WOLFGANG FRANK

PRIEN GREIFT AN

Wolfgang Frank

PRIEN GREIFT AN

WOLFGANG FRANK

PRIEN GREIFT AN

Nach Aufzeichnungen des Verfassers an Bord
und den beim Befehlshaber der Unterseeboote vorliegenden
dienstlichen Kriegstagebüchern
des Korvettenkapitäns Günther Prien

HANS KÖHLER VERLAG IN HAMBURG

120. Tausend

Mit 35 Bildwiedergaben

Ausstattung: Hans Hermann Hagedorn

Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany

Copyright 1942 by Hans Köhler Verlag, Hamburg 39

Satz und Druck der Offizin Haag-Drugulin in Leipzig

Ich freue mich, daß dieses Buch geschrieben wurde. In seiner Lebenstreue und starken Anschaulichkeit ist es vorzüglich geeignet, dem deutschen Leser die Persönlichkeit unsres unvergeßlichen Prien nahezubringen.

Dönitz
Vizeadmiral u. Befehlshaber der Uboote

Den Lebenden zum Vorbild
Den Kommenden zur Mahnung
Günther Prien und seinen Männern
zum Gedächtnis

„Was ist Erfolg? Man kann ihn Glück nennen oder Gnade. Das aber, worauf es ankommt unter Männern, ist allein, das Herz eines Kämpfers zu haben und sich selbst vergessen zu können um der Sache willen, der man dient." *Günther Prien*

August 1939. Der Sommer steht an seinem Höhepunkt. Millionen schaffen an Werkbänken und Maschinen, an Fließbändern und Bauten, in Werkstätten und Stuben, auf Feldern, in Wäldern, auf See. Hunderttausende planen und sinnen, raten und dichten und handeln, üben und lernen, gestalten und leiten. Zehntausende ruhen aus in Sonne und Sand, in Wiese und Wald, auf durchwärmtem Stein, auf Seen und Flüssen und auf dem Meer. Pflüger ziehen ihre Furchen hinter dampfendem Gespann, Erntewagen, schwerbeladen, rollen in offene Scheuern, Fischer fischen, Hirten hüten, Soldaten üben. Der Nacht folgt der Tag, dem Monde die Sonne, die Wolke der Klarheit, der Stille der Wind. Liebende umschlingen sich, Mütter gebären, Särge sinken ins Grab. Friede herrscht, Friede, und niemand wünscht es anders. Jedem ist sein Leid zugeteilt, jedem seine Freude, auch wenn sie einander nicht gleichen.

*

In Kiel liegen die Yachten der Offizierssegler, die an den Internationalen Pokalwettfahrten teilnehmen, schräg geneigt am Winde, auf einer langen Kreuzstrecke in hartem Kampf. Vom Olympiahafen leuchten die Farben vieler Länder von den Flaggenmasten herüber. Am Hindenburgufer schlendern lachende, sorglose Menschen dahin. Der Garten des Olympia-

heimes ist angefüllt von dem Geräusch vieler froher Stimmen. Ein Unterseeboot zieht über die Förde der Wik zu. Niemand achtet darauf.

*

Vor der Isle of Wight klüsen an die dreißig Hochseeyachten hinter der Startlinie. Der Schuß blafft, der Startball fällt. Schlagartig fallen die Schiffe ab, schieben sich, Rumpf von Rumpf oft nur durch wenige Meter getrennt, über die Linie. Das „Fastnet Race 1939", das alle zwei Jahre wiederholte, größte Hochseerennen Europas, gesegelt über eine Strecke von sechshundert Seemeilen, ist gestartet. Zum ersten Male sind auch Neubauten der Deutschen Kriegsmarine im Felde vertreten. Von der Isle of Wight stoßen sie durch den Solent hinaus, vorbei an Wolfs Rock, an den Needles, runden die Scilly Islands und kursen weiter nach Norden auf den einsamen Leuchtturm an der Südküste Irlands zu, der dem großen Rennen den Namen gab, Fastnet Rock.

Vielleicht denkt einmal einer der jungen Offiziere, während sie mit aufgefierten Schooten dahinfliegen, daß hier im Großen Kriege die Uboote ihre schreckliche Herrschaft aufrichteten?!

Vernichtung und Grauen, das große Schiffssterben, hier hatten sie einen ihrer Schauplätze. Und jetzt? – Englands schwerste Stunde – der Ubootkrieg; wie weit zurück liegt das, – jene Zeit, da die „Ritter der Tiefe" Englands Weltherrschaft ins Wanken brachten! Friede ihrem Schlaf – Ehre und Ruhm ihren Taten! – In einem künftigen Kriege, wenn es je einen geben sollte, wird die Ubootswaffe keine Rolle mehr spielen; schon im letzten erlag sie ja am Ende der Abwehr!

Zur gleichen Zeit bereitet sich die kleine Ubootschar der Kriegsmarine in der Heimat vor, zu ihrer jährlichen „Großen Atlantikübung" auszulaufen. Der Kommodore, Kapitän

zur See Dönitz, Vater, Schöpfer und lebendiger Geist der jungen Ubootswaffe, liebt es, immer wieder seine Besatzungen, Offiziers und Kommandanten, am großen Atem des Weltmeeres zu härten und zu prüfen. Von verschiedenen Ausgangshäfen sollen die Boote abmarschieren, und so verläßt eines Tages auch ein Unterseeboot die Elbe, bestaunt und bewinkt von Paddlern, Seglern und Dampferseeleuten, die um diese Zeit hier herumklüsen oder ihren eiligen Kurs ziehen. Es passiert die roten, weithin leuchtenden Feuerschiffe und marschiert mit westlichem Kurs hinaus in die Nordsee. Sein Kommandant ist der Kapitänleutnant Günther Prien, ein HSO, wie man in der Kriegsmarine zu Offizieren sagt, die aus der Handelsschiffahrt kommen, ein nicht über mittelgroßer Mann mit einem harten, glatten Rundschädel, einem Schopf dunkelblonden Haares, blaugrauen, lebhaft blickenden Augen und einem spritzlebendigen Temperament. Ihm ist, wie er sagt, eine anständige Atlantikübung lieber als der schönste Urlaub, und so ist er ganz in seinem Element, wie er da auf dem schmalen Klappstühlchen auf der Brücke seines Bootes sitzt und sich das weiche Lüftchen um die Nase streichen läßt, das aus Norden hereinfächelt. Er blickt prüfend um sich. Klar und weit wölbt sich der Himmel, aber um die Kimm liegt ein leichter bräunlicher Dunst, über dem sich schmutzigweiße Wolkenballen aufbauen. Das Wetter wird umschlagen, zumindest wird es eine Störung geben.

Ringsum auf dem kleinen Raum der Brücke stehen die Ausgucks verteilt. Prien übt kriegsmäßiges Fahren; sie sollen jede Kleinigkeit melden, die ihnen ins Glas kommt. Zuweilen brüllt er: „Alarm!", die Männer rumpeln durchs Luk, und das Boot taucht. Alles will geübt sein. Er benutzt die Gelegenheit dieser mit Ungeduld ersehnten Reise, seine Besatzung einem gründlichen Training zu unterziehen. Tauchmanöver folgen Ausweichübungen vor heraufkommenden Schiffen, Artillerieversuchen, Geschützexerzieren, Prüfung der Befehls-

anlagen; – nichts läßt Prien aus, hinter jedem Versager ist er daher wie der Satan hinter der armen Seele; ein harter und frischer Geist steckt in ihm, und wie der Kommandant, so sind Boot und Besatzung.

Besorgt verfolgt er die Nachrichten, die der Lautsprecher durchs Boot schmettert. Es sieht mulmig aus, nicht nur im Osten! Wird diese Übung, so friedlich begonnen, im Frieden enden? Alles hängt von den Engländern ab, davon, ob auf der weltbeherrschenden Insel die sture Unvernunft die Oberhand behält oder die Einsicht, daß die Welt zu neuen Formen drängt. Wählt England den Krieg, so wird es einen Gegner haben, der ihm nichts schenkt; soviel ist gewiß.

Die Tage schreiten fort. Das Boot hat seine Anfangsposition erreicht. Prien erwartet die Befehle für den Beginn der Übung. Warten ist nicht gut für die Besatzung. Er hält sie mit ständig wechselnden Übungen in Bewegung. Schon jetzt ist die Reise nicht mehr mit früheren zu vergleichen, zu sehr hat sich inzwischen das Bild der politischen Lage verdüstert!

Bereits am 30. August beobachtet Prien einen abgeblendeten Dampfer, der in der Morgendämmerung in das durch Regenböen verengte Gesichtsfeld des Bootes hereinläuft. Abgeblendet, das riecht verdächtig nach Besorgnis, nach schlechtem Gewissen; es erinnert an Schilderungen aus dem Großen Kriege: „abgeblendet, lautlos fuhren wir ...“ Ein Vorbote drohenden Unheils zieht der Dampfer dahin, scharf beobachtet, bis ihn die Ausgucks im Dunst aus den Gläsern verlieren.

Der 1. September bricht an, da schlägt aus dem Nachrichtendienst wie ein Blitz die Meldung von der Antwort der deutschen Waffen an Polen ins Boot. Fanfarenklänge brechen sich an den engen Wänden, Marschmusik reißt an den Nerven, fährt aufpeitschend ins Blut, Paukenwirbel hämmern und dröhnen.

Im Bugraum, in den Messen, in Zentrale, Unteroffiziers-

raum und Maschinen stehen die Männer mit schlagenden Herzen. Alle bewegt der gleiche Gedanke: macht der Engländer mit?

Noch ist es nicht entschieden. Mussolini unternimmt einen letzten Versuch, den Frieden zu wahren, den Brand auf Polen zu beschränken. Bleiern schwül lastet die Stille vor der Entscheidung auf dem Kontinent und der Insel, und ihr Druck breitet sich aus über die ganze zivilisierte Welt.

Am 2. September früh meldet die Brücke: „An Kommandant: zwei französische Uboote in Sicht. Boote laufen in Toni Gelb."

Herrgott, denkt Prien, während er durchs Glas hinüberstarrt, wenn jetzt die Franzosen schon den Krieg erklärt hätten, wäre das eine Chance!

Aber am Morgen dieses 2. September haben die Franzosen ihren Krieg noch nicht erklärt. Ahnungslos ziehen die beiden fremden Boote an Priens Rohren vorbei, unbehelligt ...

Der Tag vergeht, die Nacht ...

Ein Dampfer kommt in Sicht. Das Boot taucht und wartet, bis er vorüber ist. Beim Auftauchen zuerst fetzenweise, dann immer lauter Fanfarenmusik. Prien steht nach dem Rundblick neben seinem Ersten Wachoffizier, Oberleutnant z. S. Endraß, als ein Mann mit überkippender Stimme den Turm heraufgefegt kommt: „Herr Kapitänleutnant – Sondermeldung! Krieg mit England!"

Mit einem Satz ist Prien im Luk verschwunden, hinunter in die Zentrale, hinein in das Brausen und Schmettern der Marschmusik, das Fanfarenjubeln und dumpfe Grollen und Hämmern der Paukenschläge. Jäh reißt das ab. Stille. Die Sondermeldung wird wiederholt. Jawohl, der Krieg ist da!

Tiefer Ernst liegt auf den Gesichtern der Männer. In Priens Kopf rollt ein fest eingelernter Film ab: Befehle, Bestimmungen, Vorschriften, alles in allem: Handelskrieg nach Prisenordnung. Gut denn; sie sollen ihn haben.

In Zickzackkursen läuft das Boot auf den nächsten Dampferweg zu. Mit fieberhaftem Eifer suchen die Ausgucks die Kimm ab. Wann wird der erste Dampfer aufkreuzen? Wer wird ihn zuerst sehen?

Er kommt am nächsten Morgen bei leichtem Westwind durch die lange Dünung herangeschoben. Das Wetter ist klar und schön, einer dieser herrlichen Septembermorgen, wie man sie nirgends schöner als auf See erleben kann.

Prien verlegt ihm den Weg. „Schicken Sie ein Boot mit Ihren Papieren!" signalisiert er hinüber, nachdem der Dampfer gestoppt hat und nun breit und mächtig in der Dünung dümpelt.

Griechen sind höfliche Leute. Sie begnügen sich nicht mit einem Boot. Auf dem Oberdeck des großen Schiffes rennen Seeleute und Heizer kopflos durcheinander, als ginge es ihnen schon ans Leben. Boote werden bemannt und ausgeschwungen. Mit Ach und Krach geht alles klar, in wenigen Minuten haben sie ihr Schiff verlassen und kommen auf Winken und Zuruf schüchtern näher.

„Schönes Schiff", sagt Prien, den Siebeneinhalbtausendtonner fachmännisch betrachtend, „der könnte mir schmecken."

Kapitän und Steuermann klimmen den Turm herauf, beides typische Levantiner, aufgeregt und wortreich.

Unten lauert die Besatzung: Mensch, wär' das Sache, wenn wir jetzt schon zu Schuß kämen!

Prien prüft sorgfältig und eingehend Schriftstück für Schriftstück: es ist alles in Ordnung, der Dampfer ist mit 7555 Tonnen englischer Mineralien nach Rotterdam unterwegs. Da ist nichts zu machen.

„Sie können Ihre Reise fortsetzen", sagt Prien, indem er die Papiere zurückreicht, „aber auf eines mache ich Sie aufmerksam: wenn Sie Ihre Funkstation benutzen, würde ich das als feindliche Handlung ansehen und Ihr Schiff versenken müssen!"

„Jesus Maria!" Die beiden beteuern, daß sie niemals auf einen so selbstmörderischen Gedanken verfallen würden. Umständlich klettern sie wieder in ihr Boot, setzen ab und pullen zu ihrem Schiff zurück, das verlassen und wie tot auf der Dünung daliegt.

„Funkverkehr des Dampfers überwachen", befiehlt Prien. „Beide Maschinen Halbe Fahrt voraus, Backbord fünfzehn!" Das Boot dreht an. „Lieber ein bißchen von hier absetzen, Endraß", meint Prien zu seinem Ersten.

Nachmittags ein Schwede, ein Norweger; kein Grund, sie anzuhalten — sie steuern westliche Kurse. Mit Suchen und Ausguckhalten vergeht die Nacht. Keine Vorkommnisse, aber als dann der neue Morgen tagt, entdeckt die Brückenwache einen Dampfer, der seine Lichter gelöscht hat und mit breiter Bugsee in langen Schlägen dahinzackt. Bei der klaren Sicht ist sein auffälliges Gebaren weithin erkennbar. Los geht's, der ist für uns.

Das Boot taucht und wartet. In der Zentrale steht die Geschützbedienung klar. Prien hängt hinterm Sehrohr und beobachtet. Wieder zackt der Dampfer. Jetzt ist es soweit. „Auftauchen!" Die Hauptlenzpumpe brummt, der Tiefenzeiger fällt. „Boot ist heraus!"

Die Geschützbedienung flitzt durch den Turm, schwingt sich an Oberdeck und schwenkt das Geschütz ein. „Rrumms!" bellt der erste Warnungsschuß hinaus. Unten besetzt der Funker die Verkehrswelle, und da geht es auch schon los!

Während Prien sieht, daß der Dampfer, anstatt zu stoppen, das Hauptventil aufdreht und mit Höchstfahrt abzulaufen sucht, zirpt es unten im Kopfhörer des Funkers: „SOS — attacked by german submarine."

„An Kommandant: Dampfer funkt um Hilfe!"

Nun gibt es keine Bedenken mehr. Vier scharfe Schüsse heulen hinüber; drei liegen im Ziel. Sprengwolken spritzen grau und zackig auf. Trümmer fliegen empor.

Dampf abblasend stoppt das Schiff. Seine Schrauben schlagen rückwärts, bleiben stehen ... In voller Panik stürzen sich die Briten in ihre Boote. Eines kentert. Schreien, Hilferufe, hastiges, mühsames Schwimmen.

Prien wirft einen Blick auf seine Männer. Sie starren tief beeindruckt hinüber. „Paßt mir gefälligst auf, Kameraden", spitzt er sie an, „jeder Ausguck behält seinen Sektor dauernd im Auge!"

„Da treibt einer, Herr Kaleu!"

Prien dreht ein wenig auf den Mann zu. Auf dem Oberdeck liegen schon zwei Seeleute, weit vorgebeugt, platt auf dem Bauch. Eine Welle hebt den Bewußtlosen ein wenig an. „Hast ihn, Karl?" – „Ja, halt gut fest!" Es ist ein kleiner, magerer Kerl, der erst langsam wieder zu Bewußtsein kommt. Prien gibt ihn an eines der Boote ab. Verstört blicken die englischen Seeleute auf den grauen Stahlfisch, der nun wieder leicht abdreht und hinüberdampft, um ihren Kameraden beim Aufrichten des gekenterten Bootes zu helfen.

Ein zweiter Dampfer nähert sich inzwischen. „Anhalten!" Er gehorcht sofort. Es ist ein Norweger. „Bitte nehmen Sie diese Leute auf", macht Prien hinüber.

„Ich schicke ein Boot", antwortet der Kapitän.

Nach und nach ziehen die Ubootsmänner eine ganze Reihe von Schwimmern aufs Trockene. Triefnaß, blaß, verstört sehen die Engländer zu, wie ihr Boot wieder flottgemacht wird. Das haben sie nicht erwartet. Sie bieten einen erbarmungswürdigen Anblick, der die Härte des Krieges grell ins Bewußtsein prägt, und dort drüben schwimmt ihr brennender Dampfer! Wie fest und sicher nimmt sich daneben der norwegische Tanker aus, dessen Kapitän eben ein Boot fieren läßt, um das Häuflein von dem Uboot holen zu lassen.

Noch vor einer Woche wäre dieses Bild auf den Meeren der Welt undenkbar gewesen! Und nun ist es Wirklichkeit, hier, unmittelbar unter der Küste der englischen Insel!

Prien manövriert sein Boot auf den Dampfer ein. Der Torpedo springt an, läuft ... Rradamm! Hoch über Schornstein und Masten steigt die Detonationssäule auf. Das Schiff wird förmlich in der Mitte auseinandergerissen; seine beiden Teile klappen gegeneinander und versinken in Sekundenschnelle.

Es ist das erste Mal in diesem Kriege, daß Prien und seine Männer die Wirkung eines ihrer Torpedos an einem Schiff beobachten können, und sie sind fast bestürzt über die Sachlichkeit dieser Vernichtung. So haben sie es sich nicht vorgestellt.

Keine Zeit verlieren! Weiter!

Zwei Stunden später: Alarm! Flieger! Unmittelbar darnach hören sie im Boot, in der Stille der Tiefe, die schnellgehenden Schrauben von Zerstörern heransingen.

Prien beobachtet durchs Sehrohr. Aha, die meinen uns! Es sind drei, offenbar Franzosen, die genau auf das Boot zuhalten. „Sehrohr ein!" Das Boot geht auf Tiefe. Da hängt es nun unten und hat seine erste Verfolgung durch feindliche Zerstörer in diesem Kriege. Das ist neu für sie alle, etwas ganz Ungewohntes. Keiner weiß, was aus dieser Begegnung werden kann, aber sie denken an die Schilderungen von Wasserbomben aus den Weltkriegsbüchern und an das, was sie im Frieden gelernt und geübt haben. So warten sie und lauschen mit angespannten Sinnen hinauf, wo der singende Gang der Schrauben immer näher kommt, genau auf das Boot zu und dann – darüber hinweg.

Kommen jetzt die Wasserbomben?

Nichts ...

Prien geht wieder auf Sehrohrtiefe. Aha, da sind die Burschen! Sie traben herum und suchen, aber sie finden das Boot nicht, das in der Dunkelheit der einbrechenden Nacht verschwindet und neuen Taten entgegenmarschiert.

Das Wetter bleibt schön, still und klar, die Sicht hervor-

ragend. Eine ganz leichte Südostbrise fächelt über lange, niedrige, aus Westen hereinrollende Dünungshügel dahin.

Morgenstunde hat Gold im Munde: ein Dampfer!

Ran! Auftauchen! Er stoppt, kaum daß das Signal gesetzt ist, aber er rechnet wohl nicht damit, daß sein Funkverkehr überwacht wird. In schneller Folge jagt er sein SOS in den Äther hinaus.

Der Ubootsfunker stört nach Kräften, und die Artillerie gibt ihre unmißverständliche Warnung dazu: einen Schuß vor den Bug. Trotzdem funkt er weiter, und da ist es aus mit der Gemütlichkeit: Drei Granaten krepieren in seiner Brücke. Jetzt begreift er und stellt sein Funkgeschrei ein.

Prien drängt zur Eile. Bei dieser Sicht können nach den Hilferufen in kürzester Zeit Flieger und Zerstörer zur Stelle sein.

„Ihre Papiere?" ruft er dem heranpullenden Kapitän schon auf weite Entfernung zu.

Der Engländer hat sie nicht bei sich. Es bleibt keine Zeit, sie holen zu lassen. Der Dampfer „Rio Claro" aus London, voll beladen, geht in die Tiefe.

Prien entläßt die Boote, nachdem er sich davon überzeugt hat, daß sich „Proviant, Kompaß, Signalmunition und Segel in den absolut seefesten und seetüchtigen Booten befinden". Dann überlegt er: kann man es verantworten, jetzt für diese Seeleute nach einem Neutralen zu suchen, obgleich durch ihr Funkgeschrei die Gegend alarmiert und der Standort des Bootes verraten ist? Versuchen kann man es wenigstens, denkt er. Der Erfolg dieser Anständigkeit: Fliegeralarm!

Blitzschnell, wie sie es in Friedenstagen geübt haben, verschwinden die Brückenwachen. Das Turmluk wird geschlossen. „Fluten!" Brausend und zischend füllen sich die Tauchtanks, das Boot kippt an und verschwindet in der Tiefe. Hat der Flieger nichts gesehen? — Die Bomben bleiben aus. Mit Zickzackkursen läuft das Boot von dannen. Der Wind hat nach Süden gedreht und sich zu einer hübschen Brise ent-

wickelt. Am Himmel verdichtet sich der Wolkenaufzug, aber die Sicht bleibt gut, gut genug jedenfalls, um Fischer rechtzeitig auszumachen und ihnen auszuweichen; und daß man den andern zuerst sieht, ist erste Voraussetzung für den, der ungesehen bleiben will.

Die Brückenwachen, angefeuert durch die Erfolge der ersten Tage, wetteifern im Ausguck und flachsen sich gegenseitig an, wenn sie einander ablösen: „Na, ihr müden Braten", heißt das, „ihr habt natürlich nichts gefunden, aber nun laßt uns mal, da könnt ihr mal was erleben, jetzt kommt die Kronenwache!" Der junge Kommandant hat seine Freude an seinen Männern. So will er sie haben, dann sind sie in Ordnung.

Um die Mittagsstunde meldet der Funkmaat einen SOS-Ruf. Da sind also Kameraden am Werke! Ob die auch schon zwei Dampfer umgelegt haben? Ranhalten die Ausgucks, aufpassen wie die Heftelmacher! Jetzt sind wir wieder dran!

Tatsächlich, – am Nachmittag kommt wieder ein Dampfer in Sicht. Langsam schiebt sich das bis an die Halskrause beladene Schiff aus der Kimm herauf. Er funkt sofort, als Prien neben ihm auftaucht. Er stoppt auch nicht, sondern dreht ab und läuft, was er nur kann.

Auf ihn die Artillerie! Jäh bricht sein Funkgeschrei ab; mit dem zweiten Schuß kommt seine ganze Antenne von oben. So ein Dusel! Nun stoppt er doch.

Prien läßt ihm Zeit. Sollen die Männer ruhig erst in die Boote gehen! Deutlich kann man alles beobachten, wie auf einer entfernten Bühne. Die Besatzung drüben macht ein Boot klar, schwenkt es aus und fiert an.

Warum nur eins? denkt Prien.

Nun setzen sie ab, pullen eifrig aus der Nähe des Schiffes und setzen Segel. Merkwürdige Manieren! Nachdenklich reibt sich Prien das stoppelige Kinn.

Da plötzlich: was ist das? Der Dampfer nimmt ja Fahrt auf, und jetzt dreht er mit Hart Ruder auf das Boot zu!

Eisiger Schreck! Verdammt, eine Ubootfalle!

Blitzschnelle Kommandos. Donnernd springen die Diesel an, aber obgleich bis dahin nur Sekunden vergehen, scheint es Prien doch, als währte es Ewigkeiten, ehe die Schrauben am Heck das Wasser zu tiefen Wirbeln aufreißen und der graue Stahlfisch langsam Fahrt aufnimmt, und während dieser Ewigkeiten kommt der hohe Bug des Briten näher, unerbittlich näher! – Soll das schon das Ende sein? – Nicht ohne Gegenwehr! Aufbellend jagt das Geschütz Schuß auf Schuß in Brücke und Wasserlinie des herandrehenden Schiffes.

Nun hat das Boot endlich Fahrt! Meter für Meter schiebt es sich vorwärts und schert mühsam und knapp vor dem Bug des Gegners vorbei, an dessen Bordwand mit großen Buchstaben der Name „Gartavon" angemalt ist. Der Abstand zwischen beiden Schiffen ist in diesem Augenblick so gering, daß die Bugsee des Dampfers das Heck des Bootes noch erheblich beiseite drückt. –

Die Männer auf dem Ubootsturm atmen einmal tief durch und sehen sich einen kurzen Augenblick in die Augen. Sie denken alle das gleiche: da hat der liebe Gott wirklich mal wieder den Daumen dazwischengehalten.

„So ein Schwein!" schimpft Prien, während er dem absegelnden Boot nachläuft, „den Herrn sehe ich mir an!"

Schon ist er heran: „Hallo, Captain!"

Drüben erhebt sich ein schmaler, großer Mann, glattrasiert, tadellos im Zeug. Neben ihm mit struppig verwildertem Bart der Chief, der Erste Ingenieur, offenbar der Urheber des heimtückischen Manövers.

Trotzdem – großzügig sein, denkt Prien: „Ich gebe Ihnen Gelegenheit, das zweite Boot von Ihrem Schiff zu holen!"

Der Brite lehnt ab: „Es sind genügend Lebensmittel, Wasser und navigatorische Hilfsmittel in diesem Boot, Sir!"

„Da Sie eine kriegerische Handlung gegen mich begangen

haben, werde ich nicht für Sie funken, aber wenn möglich, schicke ich Ihnen einen Neutralen!"

Der englische Kapitän hebt die Hand: „O. K. Sir, kann ich jetzt absegeln?"

„Bitte sehr!"

Zäher Kerl, denkt Prien, während er zu dem immer noch im Kreise fahrenden Schiff zurückläuft, und eins ist klar: mit diesen Leuten wird es keine Einigung geben, bis einer von uns am Boden liegt, und diesmal werden nicht wir das sein.

Im günstigen Abstand dreht er auf zum Torpedoschuß.

Ach, verflucht, der Aal hat einen Steuerfehler, springt heraus und läuft am Ziel vorbei. Noch einen opfern? Lieber nehmen wir die Artillerie. Das knallt, das übt, das macht der Besatzung Spaß, und die Wirkung ist die gleiche.

Granate auf Granate heult hinüber. Löcher klaffen in der Bordwand des Dampfers. Treffer in der Brücke lassen Trümmer hoch aufwirbeln. Langsam säuft sich der Kasten voll. Er stirbt zähe, bis er sich endlich überlegt und Kurs zum Meeresgrund steuert.

Der ist weg. In glänzender Stimmung läuft das Boot ab zu neuer Suche.

Sinkender Brennstoffbestand zwingt zum Antritt des Heimmarsches. Einmal noch kommt eine Rauchwolke in Sicht, auf die Prien operiert. Der Dampfer entpuppt sich als Holländer. Tabu. Schade.

„Es gibt hier außer uns anscheinend nichts", schreibt er am folgenden Tage in sein Kriegstagebuch.

Bei stürmischem Nordost und grober, steiler See marschiert das Boot eilig weiter auf Heimatkurs und macht Mitte September im Stützpunkt die Leinen fest. Die erste Unternehmung ist erfolgreich durchgeführt. Eine Sommerübung sollte sie sein, eine Kriegsfahrt ist sie geworden, und gelernt haben Kommandant und Besatzung mehr, als sie es sich beim

Auslaufen träumen ließen. Vom Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Raeder, erhält Prien zusammen mit anderen Kommandanten das Eiserne Kreuz zweiter Klasse verliehen. Der erste Schritt ist getan.

In der Befehlsstelle des Führers der Unterseeboote, Kommodore Dönitz, reift in diesen Tagen ein Plan, an den der Mann, dessen Werk die junge deutsche Ubootswaffe ist und dessen Geist sie erfüllt, seine ganze Intelligenz, seine große seemännische und soldatische Erfahrung, seine Phantasie und sein immer auf das Entscheidende zielendes Denken setzt. Aus zahlreichen Unterlagen, aus mühsam zusammengetragenen Mosaiksteinchen erwächst allmählich das Bild einer Unternehmung, von der derjenige, dem sie der Kommodore zur Durchführung anvertrauen will, nichts ahnt. Führt er sie durch und gelingt sie, so wird die Welt aufhorchen und England einen ungeheueren Verlust an Prestige, einen großen an Kampfkraft zu buchen haben. Diejenigen, die das Uboot für eine überholte Waffe halten, werden dann umlernen müssen. –

Anfang Oktober liegt das Boot des Kapitänleutnants Prien zu neuer Fahrt bereit. Die Werft hat ihre Arbeiten beendet, Proviant, Treibstoff, Torpedos sind übernommen, die Besatzung ist vollzählig aus dem Urlaub zurück; es fehlt nichts, nur der Befehl.

Eines Sonntags werden die Kapitänleutnants Wellner und Prien mit ihrem Flottillenchef zum Kommodore befohlen. Erstaunt blicken sie sich an: Am Sonntag zum FdU? Und gleich zu zweit? Merkwürdig.

Zur befohlenen Stunde stehen sie in der Messe der „Weichsel" zur Meldung bereit. Der Flottillenchef und Kapitänleutnant Wellner werden als erste befohlen. Prien bleibt mit seinen Gedanken und Vermutungen allein zurück. Er tritt an eines der Fenster. Draußen liegt die Förde, blau und klar,

golden bestrahlt von der Oktobersonne. Einige hungrige Möven flügeln dicht über dem Wasser dahin, stoßen von Zeit zu Zeit abwärts, flattern wieder auf und gleiten weiter.

Was mag der FdU wollen? Am Sonntagvormittag! — Scheußlich, diese Warterei.

Endlich wird er befohlen, folgt dem Läufer, tritt ein und meldet sich beim Kommodore.

„Heil, Prien, wie geht's?"

„Danke gehorsamst, Herr Kommodore."

„Boot wieder klar?"

„Jawohl, Herr Kommodore!"

Auf dem Tisch liegen Karten. Der Kapitänleutnant Wellner beginnt noch einmal mit seinem Vortrag.

Prien versucht zu folgen, aber seine Gedanken beschäftigen sich für einige Augenblicke nur mit dem Wort, das ihm in großen Buchstaben von der Karte entgegenblickt: Scapa Flow! Dann nimmt er sich zusammen und folgt den Worten des Kameraden, den Einwürfen und Erläuterungen, den lebhaft unterstreichenden Handbewegungen des Kommodore.

„Glauben Sie, Prien", stößt der FdU plötzlich zu, „daß ein entschlossener Kommandant sein Boot in die Bucht von Scapa Flow hineinzuführen und auf dort liegende feindliche Seestreitkräfte zum Angriff zu bringen vermag?" Ein scharfer Blick aus großen, dunklen Augen, dann: „Ich will jetzt keine Antwort von Ihnen. Überlegen Sie's sich. Am Dienstag melden Sie mir, was Sie davon halten."

Prien verschlägt es fast den Atem. Er zwingt den Tumult der Gedanken, die ihm in diesem Augenblick durch den Kopf schießen, zu Gehorsam und Ordnung. Er begreift die Klarheit der Anlage dieses Planes. Er bewundert ihre Kühnheit. Das ist in jedem Zug der „Große Löwe" wie er leibt und lebt.

Als er wieder draußen steht, weiß er, daß man am Dienstag eine Antwort von ihm erwartet, die nicht nur sein Urteil über die Möglichkeit einer solchen Unternehmung umfaßt,

sondern zugleich ganz klar zum Ausdruck bringt, ob er, der Kapitänleutnant Prien, bereit ist, diese Unternehmung mit seinem Boot durchzuführen. Zugleich weiß er, daß er in seiner Entscheidung völlig frei ist. Wenn er nein sagt, – „es fällt kein Makel auf Sie", hat der FdU gesagt, „wie Sie auch entscheiden, – für uns bleiben Sie immer der alte."

Mechanisch verstaut er die Karten und Unterlagen in seiner Aktentasche, schon jetzt besessen von dem Gedanken an die Aufgabe.

Am Nachmittag beginnt er seine Arbeit. Sorgfältig, fast pedantisch, rechnet er sich die gestellte Aufgabe durch. Schritt für Schritt verfolgt er die Gedanken des FdU, von Minute zu Minute mehr ergriffen von der Klarheit, Folgerichtigkeit und kühlen Kühnheit dieser Überlegungen. Noch nie hat er so gearbeitet wie heute, so zugleich beurteilend und bewundernd. Seine lebhafte Phantasie läßt ihn das magere, nüchterne Schwarzweiß des Kartendrucks umsetzen in Wasser und Fels, in Tiefen, Strömungen, Sperren und wie gegenwärtig empfundene Entfernungen. Seine seemännische Erfahrung, seine vollkommene Kenntnis des Bootes und seiner Möglichkeiten runden dies geschaute Bild bis zu voller Plastik ab. Während er überlegt, urteilt, denkt, lernt er gleichzeitig die Karte auswendig. Sein soldatischer Geist, seit Jahren geschult durch das Vorbild und die Lehre des Kommodore, erfaßt Punkt für Punkt und bis in Einzelheiten hinein das Wesentliche. Was er am Morgen rein gefühlsmäßig antworten wollte, verdichtet sich jetzt am Nachmittag, in eiskalt und besessen zugleich durchgeführter Prüfung zum Entschluß. Aus dem „Es müßte ..." entwickelt sich das „Es muß ...", aus diesem das „Es wird gehen."

Als er am Abend Bücher, Karten und Papiere zusammenpackt und wegschließt, hat er den letzten Zweifel überwunden: er wird fahren

Am nächsten Tage steht er wieder vor dem Kommodore: „Kapitänleutnant Prien meldet sich zur Stelle."

Der FdU sitzt, die Augen niedergeschlagen, hinter seinem Schreibtisch. Er antwortet nicht. Sekundenlang herrscht Totenstille in dem niederen Raum auf der „Weichsel". Durch die Bulleyes fällt das volle Licht des Mittags. Ein Mövenschrei, der schrille Heulton eines manövrierenden Torpedobootes klingen wie aus weiter Ferne herein. „Gehe rückwärts" registriert Prien mechanisch.

Der FdU hält die Stirn gesenkt, eine Stirn, auf der nicht zur Nasenwurzel, sondern zu den Augenbrauen hinab zwei dünne, gezackte Falten senkrecht fallen. Der Kommodore bewegt sich nicht. Nur seine Augen schießen einen kurzen, forschenden Blick auf den Kapitänleutnant Prien. Dann, wie unbeteiligt, die Frage: „Ja oder nein?"

„Jawohl, Herr Kommodore!"

Wieder ein ernster, langer Blick und dann noch einmal die eindringliche Frage: „Haben Sie sich das alles auch eingehend überlegt, Prien? Haben Sie an Emsmann und Henning gedacht, die dort oben im Weltkrieg bei gleichen Unternehmungen geblieben sind?"

„Jawohl, Herr Kommodore!"

„Dann rüsten Sie Ihr Boot aus." Jetzt steht der Kommodore auf.

Ein langer, fester Händedruck. Es ist entschieden.

Die Besatzung kommt nicht aus dem Verwundern heraus in diesen Tagen vor dem Auslaufen. Einen Teil des Proviants abgeben? So wenig Frischwasser mitnehmen? So wenig Brennstoff? – Uns kann man doch nichts vormachen, da ist was Besonderes im Busch!

Der Kommandant befiehlt, schweigt, sagt nichts, weiß nichts. „Übermorgen früh seeklar", das ist alles.

Zur befohlenen Zeit wirft das Boot die Leinen los. Es marschiert durch den Kanal, durch die Nordsee. Die Nächte sind

sehr dunkel. Es weht mit Stärken bis zu 7 und mehr aus Süden und Südost. Groß und schwer recken sich mächtige Seen ringsum auf, schaumgeädert mit weißen brechenden Kämmen.

Die Besatzung belauert ihren Kommandanten. Er schweigt.

Rauchwolken kommen in Sicht. Er unternimmt nichts. Er operiert nicht auf sie; er greift nicht an.

Das genügt. Alte Leute wissen schon. Das muß ja eine ganz dicke Sache sein, die er da vorhat. – Ihr Alter und nicht angreifen . . .!

Auch die Offiziere wissen nichts, und wenn sie etwas mutmaßen, ist es mit Sicherheit nicht das Richtige.

In dunkler Nacht stehen sie unweit der Orkneys. Auf der Brücke Prien, Endraß, die Ausgucks. Endraß fragt: „Wollen wir denn eigentlich zu den Orkneys, Herr Kaleu?"

Jetzt endlich darf Prien reden: „Jawohl, Endraß, halten Sie sich fest: wir gehn 'rein nach Scapa Flow."

Der Oberleutnant zur See Endraß, Erster Wachoffizier auf U-Prien, ist ein immer ruhiger, schmaler, kleiner Mann, drahtig und schweigsam. Er begreift sofort, was das heißt: „Wir gehen 'rein nach Scapa Flow", aber aus einem plötzlichen, ganz klaren, sicheren und selbstverständlichen Gefühl sagt er: „Das geht klar, Herr Kaleu." Und nach einer Sekunde schweigenden Überlegens noch einmal: „Die Sache geht klar."

Nie so sehr wie in diesem Augenblick hat Prien empfunden, was ihm, dem Kommandanten, die Stetigkeit, Ruhe und Zuversicht seines Ersten Wachoffiziers bedeutet. An der Seite solches Mannes kann man den Teufel aus der Hölle schlagen.

In der Frühe des 13. Oktober steht das Boot in Sichtweite der Orkneys. Es weht ein frischer, leichter Nordost, der Himmel ist schwach bewölkt, die Nacht sehr hell.

Der Kommandant befiehlt: „Auf Tauchstationen!"

Das Turmluk wird geschlossen. Die Stille der Tiefe umfängt das Boot, das sich sachte auf Grund legt, um die Zeit

für den Angriff zu erwarten. „Lassen Sie alle Mann in den Bugraum kommen", sagt Prien zu Endraß.

In dem schmalen, von schirmlosen, umgitterten Glühbirnen erhellten, weißgetünchten Bugraum, in dem an beiden Seiten die Klappkojen der Mannschaft mit den grünen Polstern, den blinkenden Schlingerleitern und den lederverkleideten Ketten angebracht sind, versammelt sich die Besatzung. Sie treten nicht an; dazu ist hier kein Platz; sie drängen sich zusammen, hocken auf den Kojen, drücken sich bis vorn zu den Verschlußklappen der Torpedorohre, klemmen sich in die Untenkojen: es ist wie in einer Sardinenbüchse. Der IWO[1] überzählt noch einmal die Köpfe. Dann meldet er dem Kommandanten.

Atemlos warten die Männer. Sie wissen nicht, was ihnen bevorsteht, aber daß es etwas Großes ist, ahnen sie. Kaum ein Wort fällt, und wenn einer noch etwas zu sagen hat, geschieht es im Flüsterton.

Der Kommandant! Er tritt mitten unter sie und sieht sie an, einen nach dem andern. Er kennt ihre Gesichter, weiß von jedem, was in ihm steckt, was für ein Kerl das ist, wo seine Schwächen, wo seine Vorzüge liegen. Er hat sich genau überlegt, was er sagen will, wenn er das Ziel der Unternehmung bekanntgibt, aber es ist oft so, daß man sich etwas vorher zurechtlegt, um es im entscheidenden Augenblick dann doch anders zu machen.

Prien braucht nicht viele Worte: „Wir laufen morgen nach Scapa Flow ein." Das kommt ganz ohne Übergang heraus, als sei es die selbstverständlichste Sache der Welt.

Es entsteht eine Pause, in der man nicht einmal das Atmen der Männer hört, nur vielleicht ein feines, leises Knirschen, wenn sich das Boot auf dem Grunde bewegt.

Prien umreißt knapp und klar, was ihre Aufgabe sein wird. Er läßt nicht den leisesten Zweifel darüber, daß sie

[1] IWO (sprich: Eins-W-O) = Erster Wachoffizier.

schwer und gefährlich ist, aber es geht etwas von ihm aus in diesen Augenblicken, das die Männer, die bis jetzt beunruhigt waren durch die Zweifel des Ungewissen, mit einer ungeheuren Zuversicht erfüllt.

Sie haben später oft erzählt, wie sie von diesen Worten ihres Kommandanten hineingerissen wurden in einen Schwung und eine Zuversicht, wie sie sie zuvor nicht in sich gekannt hatten. Nachdem er gesprochen, seien sie bereit gewesen, ihm blind zu folgen, ganz gleichgültig wohin.

Die praktischen Anordnungen ergehen: Alle Mann mit Ausnahme einer Grundwache werden auf Ruhestation geschickt; sie sollen schlafen. Das ist ein Befehl, der etwas mehr von ihnen verlangt als sie vermögen, aber sie klettern gehorsam auf ihre Matratzen und ziehen die Vorhänge dicht. Es wird still; nur hin und wieder wispert ein Flüstern; das ist die Grundwache, die sich in der Zentrale leise unterhält; sonst herrscht völlige Ruhe im ganzen Boot.

Auch der Kommandant hat sich in seinen Verschlag zurückgezogen, der ziemlich mittschiffs, kurz vor der Zentrale, ein winziges Reich, eine Koje, ein paar Wandspinde, ein aufklappbares Waschbecken und einen Miniaturschreibtisch umfaßt und der durch einen schweren grünen Vorhang vom übrigen Boot abgetrennt ist.

Eines nach dem andern erlöschen alle überflüssigen Lichter; es gilt Strom zu sparen. So liegen sie im Dunkel in den schmalen, immer ein wenig feuchten, kühlen und glatten Kojen und versuchen zu schlafen. Sie wissen, bis 16 Uhr haben sie Zeit, dann soll gegessen werden und dann, dann geht es los!

Wenn man nur schlafen könnte! Es ist eigenartig: außer dem gelegentlichen Flüstern der Grundwache in der Zentrale, dem sanften Klicken des Wassers und dem feinen Knirschen und Knistern, das hereindringt, wenn sich der Kiel einmal ein wenig im Strome rührt, herrscht lautlose Stille, und trotz-

dem erscheint es allen, als sei das Boot angefüllt mit Geräuschen. Das sind die Gedanken in ihrem Innern. Keiner läßt den andern etwas davon merken; jeder macht mit sich selber ab, was da vielleicht abzumachen ist, und die Ruhe, die jeder von ihnen bewahrt, der Gleichmut und die Selbstverständlichkeit, die jeder an jedem bemerkte, ehe sie in ihre Kojen kletterten, färbt auf alle Gedanken ab, die sie in sich bewegen.

Der Kommandant sieht mit geschlossenen Augen doch ständig die Karte von Scapa Flow vor sich. Er hat sie auswendig gelernt, Punkt für Punkt mit jeder Einzelheit und allem, was irgend darüber zu erfahren war; nun verläßt ihn das Bild nicht mehr und steht mit geradezu quälender Schärfe vor seinem inneren Blick. Er strengt sich an zu schlafen. Es geht nicht! So liegt er lange und denkt an seine Leute, die wie er daliegen und die nun alle wissen, um was es geht.

Einmal steht er auf – es ist einfach nicht mehr auszuhalten in der Koje! – und geht leise durchs Boot.

Auch die Männer scheinen nicht zu schlafen. Es ist Unruhe in den Räumen, zuweilen klirren die Ringe an einem der grünen Vorhänge, aber keiner spricht.

In der Offiziersmesse findet er den Obersteuermann. „Nanu, was machen Sie jetzt hier?"

„Ich sehe mir noch einmal die Karten an." Sie wechseln einige leise Worte, dann legt sich Prien wieder hin; er muß liegenbleiben wie die andern: auch seine Ruhe muß der ihrigen Vorbild sein.

Träge, unerträglich langsam schleicht die Zeit!

Endlich kommt, die Füße mit Lappen umwickelt, um jedes Geräusch zu vermeiden, der Koch von vorn. Es ist also 14 Uhr. Nun mischt sich den übrigen Geräuschen zuweilen das leise Klappern von Geschirr aus der Kombüse bei.

Jedes Warten endet einmal: 16 Uhr! Wecken! Die Back-

schafter bringen das Essen, Festtagsessen, Grünkohl mit Kassler, prima!

Die Männer hauen ein, daß es eine Freude ist. Scherze fliegen hin und her, sie flachsen sich an, aber nichts an ihrem Ton, nicht die leiseste Unrast oder Nervosität ließe darauf schließen, daß diese Handvoll Männer unmittelbar davorsteht, einen der kühnsten Handstreiche der Seekriegsgeschichte in Angriff zu nehmen. Nur eine freudige Erregung spricht aus ihnen, wie sie auch bei anderen Anlässen möglich ist. Sie lachen und können die Stunde des Angriffs kaum erwarten.

„Die Stimmung der Besatzung ist hervorragend", schreibt Prien lakonisch in sein Kriegstagebuch.

19 Uhr 15. Die Besatzung steht auf Tauchstationen. Der Leitende Ingenieur, Oberleutnant Ing. Wessels, beginnt, das Boot vom Grunde zu lösen. Die Lenzpumpen singen und brummen. Das Boot bewegt sich, steigt, die E-Maschinen springen mit hellem Ton an. Der Kommandant geht in den Turm. Nun taucht die Spitze des Sehrohrs aus; mit angehaltenem Atem nimmt er den ersten, raschen Rundblick. Alles frei! Da gibt er Befehl zum Auftauchen.

Der Wind ist noch leichter geworden, hat sich fast gelegt, und noch immer ist der Himmel von leichten Wolken bezogen. Aber die Nacht bleibt seltsam hell, obgleich doch Neumond ist. Prien zerbeißt einen Fluch. Das ist ja eine schöne Bescherung: der ganze Nordhorizont besteht aus einem einzigen zuckenden, flammenden Nordlicht. — Fauchend springen die Diesel an; das Boot geht auf Angriffskurs. Die Lüfter sausen. Auf der Brücke melden die Ausgucks aus allen Sektoren, was auch der Kommandant wahrnahm: Nichts zu sehen!

Zweifelnd schaut Prien in das phantastische Lichterspiel des Nordlichts. Soll er das Unternehmen verschieben? Einen Augenblick überlegt er. Wird es morgen dunkler sein? Vielleicht. Aber wird es auch möglich sein, die Besatzung noch

vierundzwanzig Stunden in dieser hervorragenden Angriffsstimmung zu halten? Er entschließt sich kurz: jetzt oder nie!

Angestrengt starren nach allen Richtungen die Augenpaare über Meer und Himmel. Ist das ein Schatten dort? Nein, es war nichts! Aber dort? Und wieder nichts. Man sieht so leicht Gespenster, wenn alle Sinne auf das äußerste und schärfste angespannt sind. Mit brummenden Dieseln, einen weißen Schaumbart vor dem Bug, Schaum um die Flanken, marschiert das Boot auf die Einfahrt von Scapa zu.

Da, was ist das, da drüben? Ein Schatten? Kein Schatten? Doch ein Schatten? Die in der Anspannung aller Nerven überscharfen Augen des Kommandanten haben sich nicht getäuscht. Rechtzeitig und ungesehen von dem abgeblendeten Dampfer bringt er sein Boot in die Tiefe und beobachtet im Sehrohr den störenden Fremden.

Von unten tönt die ruhige Stimme des Leitenden Ingenieurs, der den Tiefensteuerern gedämpft seine Befehle erteilt.

Endlich ist der Schatten fort. Dafür aber hat der Wind die Wolkendecke immer weiter vor sich hergeschoben. Der Himmel strahlt jetzt im zauberischen Schein blauer und roter Nordlichtfeuer. Immer mehr nähert sich das Boot seinem Ziel. Deutlich ist die Küste auszumachen.

„Die Sicht ist ganz übel", vermerkt Prien im Kriegstagebuch, „unter Land ist alles dunkel, hoch am Himmel ist das flackernde Nordlicht, sodaß die Bucht, die von ziemlich hohen Bergen umgeben ist, direkt von oben beleuchtet wird. Gespenstisch wie Theaterkulissen liegen Schiffe in den Sunden."

Der Strom faßt das Boot, es geht jetzt alles blitzschnell, und der Kommandant segnet den Einfall, der ihn die Karte auswendig lernen ließ. Nur durch schnelle und harte Manöver läßt sich das Boot in dem reißenden Strom auf Kurs halten. Aber dann ist es geschafft.

„Wir sind in Scapa Flow!!!"

Und nun das Kriegstagebuch Priens:

„Es ist widerlich hell. Die ganze Bucht ist fabelhaft zu übersehen. An Steuerbord liegt nichts. Ich laufe noch näher heran. Da erkenne ich an Backbord Bewachung, für die das Boot als Zielscheibe in den nächsten Sekunden erscheinen muß. Damit wäre alles umsonst, zumal sich an Steuerbord noch immer keine Schiffe ausmachen lassen, obwohl sonst auf weiteste Entfernung alles klar erkennbar ist. Also Entschluß: an Steuerbord liegt nichts, deshalb: bevor jede Aussicht auf Erfolg aufs Spiel gesetzt wird, müssen erreichbare Erfolge durchgeführt werden. Dementsprechend kehrtgemacht und unter der Küste in andere Richtung gelaufen. Dort liegen zwei Schlachtschiffe, weiter unter Land Zerstörer vor Anker. Kreuzer nicht auszumachen, Angriff auf die beiden Dicken."

Es sind zwei mächtige Klötze, die sich schwarz und mit scharfen Umrissen gegen den hellen Himmel abheben. Deutlich sieht man die hohen, schlanken Masten, die Aufbauten und Schornsteine. Näher läuft das Boot heran. Prien erkennt sofort: vor ihm liegt ein Schiff der „Royal Oak"-Klasse, ein Schlachtschiff. Mensch, ein Schlachtschiff!

Und weiter herangeschlichen an das ahnungslose Opfer, diese schwimmende Festung aus Stahl, die so ruhig daliegt, als gäbe es garkeinen Krieg.

„Donnerwetter", sagt Prien plötzlich, „da ist ja noch einer, ja, gibt's denn sowas?!"

Tatsächlich! Hinter dem ersten tritt jetzt der Vorschiffumriß eines zweiten Rumpfes in das Gesichtsfeld des Bootes, massig und gewaltig wie jenes. Es sind die „Royal Oak" und die „Repulse".

Augenblicklich hat Prien seinen Entschluß gefaßt: auf den weiter entfernt liegenden, auf die „Repulse" zuerst! Schade, daß sich die beiden überlappen, daß der zweite zu mehr als der Hälfte, von dem ersten überdeckt ist!

Schon ergeht der Befehl: „Alle Rohre klar!"

„Alle Rohre sind klar!" kommt es zurück.

„Rohr fertig!"

Endraß zielt. Genau hat er das Vorschiff der „Repulse" im Visierfaden.

„Rohr – llos!!"

Die Erschütterung des Ausstoßes geht durch das Boot. Die Torpedos laufen. Und nun folgen diese so oft geschilderten Sekunden des Wartens, der fieberhaften Spannung: werden die Aale treffen?!

Da! Am Vorschiff der „Repulse" steigt schlank und gerade die Detonationssäule des Torpedotreffers auf.

Sauber! Auf den nächsten!

Wieder gehen die Aale hinaus . . .

Noch keine Abwehr nach dem Treffer auf „Repulse"? Sind denn die Schiffe verlassen? Schläft denn ganz Scapa? Sind die Engländer jetzt immer noch nicht im Bilde, was hier, mitten in ihrem eigenen Hafen, gespielt wird?! Keine Abwehr! Nirgends heranbrausende Zerstörer! Nur, daß die „Repulse" schnell das Vorschiff in den Fluten verbirgt, ist deutlich zu sehen.

„Rrruummms – Rdadangg . . .!! bersten da die Schläge der Detonationen von der „Royal Oak" herüber. Es ist, als wolle das Wasser von Scapa Flow gen Himmel fahren, so unwahrscheinlich breit und hoch wallt es an dem getroffenen Riesen auf.

„Da rollt, knallt, bumst und grummelt es gewaltig", schreibt Prien in sein Kriegstagebuch, „zunächst Wassersäulen, dann Feuersäulen, Brocken fliegen durch die Luft . . ."

Was er so schlicht und kurz „Brocken" nennt, sind ganze Geschütztürme, Panzerkuppeln mit schweren Rohren! Herausgehoben durch die Wucht der Detonation aus ihren Fundamenten, wirbeln sie schwerfällig und doch unbegreiflich großartig durch die Luft und graben sich mit schäumendem

Aufschlag in die See ein. Zerfetzte Stahlplatten, Teile von Aufbauten, ein ganzer Regen von vielzentnerschweren Schiffsteilen hagelt herab.

„Jetzt wird es im Hafen lebendig", schildert Prien weiter, „Zerstörer haben Lichter, aus allen Ecken wird gemorst, an Land fahren Autos über die Straße. Es ist ein Schlachtschiff versenkt, ein weiteres beschädigt. Alle Rohre sind leergeschossen. Ich entschließe mich zum Auslaufen."

Ja, auslaufen! Jetzt gilt es, die Haut heil zu bergen, Boot und Besatzung sicher wieder herauszubringen aus diesem Kessel mit den engen Einfahrten, in dem es zuckt wie in einem aufgestörten Bienenkorb. Allenthalben blitzen Scheinwerfer auf. Lichter, offenbar Ubootsjägern zugehörig, schwirren über die Wasserfläche. An Land bleibt ein Auto stehen, wendet, daß seine Scheinwerfer breit über den Turm des Bootes hinstreichen, macht kehrt, saust mit hoher Fahrt den Weg zurück, den es eben gekommen. – Hat der Fahrer das Boot gesehen?

Keine Zeit zum Nachdenken! Noch geht ja alles klar. Schütternd mahlen die Diesel und treiben das Boot dem Ausschlupfloch zu. Aber als sie dort sind, steht durch den engen Sund, durch den Prien das Freie zu gewinnen sucht, ein heftiger Gezeitenstrom herein. Im breiten Schwall bricht die Strömung mit schäumenden Rändern aus der Tiefe empor, zerrt mit wütender Kraft an dem langen grauen Stahlfisch und zwingt den Kommandanten, dem Boot das Letzte an Maschinenleistung abzuverlangen. Es ist jetzt, als stelle sich das Meer selbst auf die Seite des Gegners, als wollten tausend Arme den Eindringling festhalten und der Vernichtung ausliefern. Im gleichen Augenblick läuft das Licht eines Zerstörers unbeirrbar und gerade auf das Boot zu.

„Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!" befiehlt Prien, „herausholen, was nur drin ist in den Böcken!" Zugleich beobachtet er. An den Flanken schäumt das Wasser nur so ach-

teraus, aber die Landpeilungen wandern nur ganz unmerklich aus. Wie festgeklebt hängt das Boot in den schäumenden Strudeln des Gegenstromes. Und immer noch das Licht des Zerstörers, der stetig näherkommt!

Es sind Sekunden, die sich nicht beschreiben lassen, die man nicht nachfühlen kann, wenn man sie nicht selbst erlebt hat, in denen nur übrigbleibt, die Nervenkraft des Kommandanten zu bewundern, der fiebernd und zugleich kalt und verbissen mit dem reißenden Flutstrom kämpft, in dem das Boot bald nach rechts, bald nach links mitgerissen wird und der obendrein sieht, wie sich unter dem heraneilenden Topplicht immer deutlicher die Silhouette des Zerstörers aus dem Dunkel herausschält.

Da, jetzt beginnt er zu morsen! Prien beißt die Zähne übereinander. Er kann nicht glauben, daß er erkannt ist, daß das so glänzend durchgeführte Unternehmen jetzt, im letzten Augenblick, mit dem Verlust von Boot und Besatzung bezahlt werden soll. Unter ihm schüttert der Turm unter der Wucht der höchste Touren drehenden Diesel. Hinter den Schrauben fließt ein breites, quirlendes Schaumband achteraus. Das muß ja weithin zu sehen sein! Dennoch – er kann nicht herunter mit den Umdrehungen, wenn er überhaupt vorwärtskommen will. Mühsam, Meter für Meter macht er mit dieser äußersten Anstrengung Fahrt voraus.

Plötzlich geschieht das große Wunder: der Gegner fällt ab, sie sind nicht gesehen worden! Seine Lage wird weniger spitz, jetzt ist er schon von der Seite, jetzt in breiter Silhouette einzusehen. Hinter dem Boot durchstoßend, kurvt er in die Bucht zurück.

Wenige Minuten später, während achteraus, in der großen Bucht, das Wummern der Wasserbomben aufdröhnt, hat Prien die freie See wieder erreicht.

„Wir sind durch! An alle Stellen: wir sind durch!" gibt er nach unten. Da tönt ein Hurraschrei zu ihm herauf, in dem

sich die ganze Spannung löst, unter der die Besatzung steht, die unten in der engen Röhre an Dieseln und E-Maschinen an Rohren und Apparaten, Ventilen und Pumpen ihren Dienst erfüllte, blind, ohne die Möglichkeit, etwas von dem zu sehen, was oben sich abspielte und was für jeden von ihnen über Erfolg oder Nichterfolg, über Leben und Tod entschied. –

Mit südöstlichen Kursen läuft das Boot ab: Rückmarsch Heimat!

Während der langen Wartestunden vor dem Angriff ist im Boot ein Witzblatt herumgegangen, eine der vielen Zeitungen, mit denen sich der Ubootsmann die Langeweile vertreibt. Eine Zeichnung darin hat den Männern besonders viel Vergnügen bereitet; sie zeigt einen Stier, der mit gesenkten Hörnern und schnaubenden Nüstern auf ein unsichtbares Ziel zustürmt. „Hein Tatendrang" hat einer gesagt. Jetzt, im Vollgefühl des Erfolges, kommt dem Oberleutnant zur See Endraß ein Einfall: Pinsel und weiße Farbe her! Eine kleine Kletterpartie an die Außenkante des Turmes, und schon entsteht an der grauen Wand in kunstvollen Strichen das neue Emblem des Bootes: der Stier von Scapa Flow, Symbol des Angriffsgeistes, der Kraft und des schonungslosen Selbsteinsatzes.

Endraß, der jetzt kritisch sein Werk betrachtet, ahnt wohl in diesem Augenblick nicht, daß er mit seiner Maling der ganzen Waffe ein Zeichen gegeben hat, das für alle Zukunft als „Der Stier von Scapa" den Ubootkämpfern Symbol des Geistes sein wird, in dem die Waffe ihren kühnsten und größten Schlag geführt hat.

Sie marschieren durch die Nordsee.

Im Lautsprecher meldet sich der Großdeutsche Rundfunk: Nach Radiomeldungen der britischen Admiralität ist das Schlachtschiff „Royal Oak", vermutlich durch ein Unterseeboot, versenkt worden. Auch das Unterseeboot soll nach diesen englischen Meldungen gesunken sein.

Gesunken? U-Prien gesunken? Die Männer freuen sich diebisch, wie die Lausbuben. Gesunken – das möchtet ihr wohl!

Nachmittags kommt der OKW-Bericht: Über die von der britischen Admiralität im Rundfunk bekanntgegebene Versenkung des britischen Schlachtschiffes „Royal Oak" ist, wie zu erwarten war, bisher noch keine Meldung eigener Streitkräfte eingegangen. Britischerseits wird vermutet, daß das Schlachtschiff einem deutschen Uboot zum Opfer gefallen ist. Über Ort und Zeit der Versenkung wurde nichts bekanntgegeben."

„Siehste", sagen die Männer, „der Tommy geniert sich. Na, laß man, es kommt noch alles an den Tag!"

Die heimatliche Küste hebt sich ihnen entgegen, niedrig und wie verhalten, ein flacher, dünner Küstenstreif, der nur von wenigen Senkrechten – einzelnen Bäumen, Kirchtürmen, einem Schornstein, einer Windmühle – unterbrochen wird.

Abermals meldet sich der Rundfunk mit einer Sondermeldung: „Dasselbe Unterseeboot, welches das britische Schlachtschiff „Royal Oak" versenkte, hat durch Torpedotreffer das englische Schlachtschiff „Repulse" schwer beschädigt und kampfunfähig gemacht."

„Aha – inzwischen ist also die Erfolgsmeldung des Bootes nach oben gedrungen."

Am 17. Oktober 1939, während das Boot jadeaufwärts strebt, dem Stützpunkt zu, gibt das Oberkommando der Wehrmacht in einer weiteren Sondermeldung bekannt: „In Ergänzung der bisherigen Meldungen über die Versenkung des englischen Schlachtschiffes „Royal Oak" wird mitgeteilt: Der Kommandant des Unterseebootes, Kapitänleutnant Prien, hat die starken Sperren, die den Hafen von Scapa Flow schützen, durchbrochen und im Hafen in der Nacht durch Torpedoschuß die „Royal Oak" zum Sinken gebracht.

Das Schlachtschiff ist in wenigen Sekunden in die Luft geflogen . . ."

In Schlagzeilen und Balkenlettern wirft die deutsche Presse diese fast unglaubliche Nachricht hinaus. Der Rundfunk wiederholt wieder und wieder seine Meldungen über die Tat von Scapa Flow. Ein Rausch der Begeisterung erfaßt das deutsche Volk. Eine der demütigendsten Erinnerungen der deutschen Geschichte ausgelöscht! Der Name des Kommandanten Prien ist plötzlich in aller Munde. Das ganze große deutsche Volk bemächtigt sich seiner in Begeisterung, Dank und hingerissener Bewunderung.

Das Boot läuft zu dieser Zeit auf die Schleuse zu. Dort steht jemand, winkt und signalisiert: „Umkehren, warten, nicht einlaufen." Nanu? Also schön, warten.

Der Oberleutnant Endraß setzt sich mit dem Obersteuermann achtern aufs Oberdeck. Sie schnacken ein wenig und sonnen sich. Es ist ein klarer Herbsttag, die Sonne scheint; blank und ruhig liegt das Wasser. Von zwei Zerstörern herüber, die auslaufen, winken Kameraden von Brücke und Oberdeck.

Eine Stunde vergeht. Das Boot läuft ein. Da stehen auf der Schleusenpier hunderte von begeistert winkenden Menschen, Kameraden, Arbeiter. Ein Musikkorps setzt ein: das Englandlied, dieses alte Ubootslied, das in neuen Klängen mit der Sondermeldung über die Tat von Scapa Flow seine Auferstehung feiert. Jubelnd stoßen die Fanfaren aus den blitzenden Instrumenten herüber.

Das Boot gleitet langsam in das Schleusenbecken, die Wurfleinen fliegen, die Trossen werden festgemacht. „Beide Maschinen zwomal stopp!" Kurze, schrille Pfiffe der Batteriepfeife: es liegt fest.

„Besatzung an Oberdeck antreten!"

Sie ordnen sich, stehen und staunen. Das alles, die Menschenmenge, die Musik, die Begeisterung gilt ihnen?!

Heimkehr von Scapa

Schon auf dem Flugfeld drängt sich die Menschenmenge um Prien und seine Männer

Jedem einzelnen Mann drückt der Führer die Hand

Das Ritterkreuz

Empfang in Berlin. Neben Prien der Reichspressechef Dr. Dietrich

Prien schreibt sich in das Goldene Buch der Stadt Kiel ein

Prien mit der notgelandeten Flugzeugbesatzung, die er aus dem „Bach" fischte

Zu Besuch bei der Luftwaffe

Die kornblumenblauen Aufschläge eines Admiralsmantels leuchten herüber: der Oberbefehlshaber! Ihretwegen ist der Großadmiral eigens nach W'haven gekommen?!

Hier erst, jetzt erst wird ihnen langsam klar, welche Beurteilung ihre Unternehmung in der Heimat findet. Sie haben die Sache gemacht; es war nicht leicht, es war aufregend, es war voller Einsatz: aber solchen Empfang haben sie nicht erwartet.

„Stillgestanden! – Richt' euch! Zur Meldung an Oberbefehlshaber – Augen rechts!"

Der Kommandant geht mit raschen Schritten über die Stelling auf den Oberbefehlshaber zu: „Kapitänleutnant Prien meldet U ... von Unternehmung zurück."

Der Großadmiral dankt mit Wort und Händedruck. Dann spricht er zur Besatzung. Hinter ihm steht der Kommodore. Auch er dankt. Prien würgt es in der Kehle. Das habe ich nicht verdient, denkt er, ich habe ja nur getan, was er erdacht und geplant hat.

Sie gehen hinüber auf das Boot. Der Oberbefehlshaber schreitet die Front ab, drückt einem jeden die Hand und verleiht der gesamten Besatzung das Eiserne Kreuz Zweiter, dem Kommandanten das Eiserne Kreuz Erster Klasse. „Kapitänleutnant Prien", sagt er, „Sie werden Gelegenheit haben, dem Führer persönlich über Ihre Unternehmung zu berichten." Dann wendet er sich dem Kommodore zu, und hier, auf dem Boot von Scapa Flow, gibt er dem Kapitän zur See und Kommodore Dönitz seine Beförderung zum Konteradmiral bekannt.

Noch ein Blick auf Kommandant und Besatzung, dann verläßt er das Boot, über das sich Sekunden später die Flut der Kameraden ergießt. Händeschütteln, strahlende Augen, Schulterklopfen, Fragen über Fragen, Gelächter, Glückwünsche. Unbeschreiblich ist die Begeisterung dieses Empfanges. Die ganze Musikkapelle kommt an Bord geklettert,

stellt sich an Oberdeck auf und spielt, was die Instrumente halten. Das Boot legt wieder ab zur kurzen Fahrt zu seinem Liegeplatz, derart überfüllt mit frohen, begeisterten Männern, daß es kaum noch möglich ist, seemännisch einwandfrei zu fahren. Die Musik übertönt jedes Kommando; der Oberleutnant Endraß muß sich auf halber Höhe ins Luk stellen und die Befehle für die Maschine nach unten geben.

Kaum liegt das Boot wieder fest, als die Besatzung auch schon von ungeduldigen Kameraden in Schlepp genommen und in Kantinen und Messen entführt wird. Jetzt muß endlich ein Begrüßungsschluck genommen werden! In kurzer Zeit entwickelt sich ein brausendes Fest.

Der Kommandant fährt inzwischen zur Berichterstattung zum Befehlshaber, Konteradmiral Dönitz. Hier, in der „Schnorchelbude", wie die Befehlsstelle am Toten Weg scherzhaft in der Waffe genannt wird, warten die Offiziere des Stabes, jeder von ihnen selbst alter Ubootfahrer, jeder von ihnen seit langem mit Prien bekannt oder befreundet. Sie gehören alle zur gleichen Waffe, und gerade diese noch so kleine Waffe, die in wenigen Jahren aus dem Nichts entwickelt wurde, ist im wahrsten Sinne des Wortes eine Familie.

In wenigen, knappen Worten umreißt der Befehlshaber die Bedeutung der Unternehmung Priens, dann bringt er das dreifache Hurra aus. Sekt perlt in den Gläsern. Die Kameraden trinken Prien zu, neidlos begeistert.

„Zur Berichterstattung", mahnt endlich der Fregattenkapitän Godt.

Sie gehen in das Arbeitszimmer des Befehlshabers. Prien beginnt. In nichts unterscheidet sich diese Berichterstattung von all den anderen, die vorher und nachher beim BdU stattgefunden haben. Sachlich, soldatisch, knapp berichtet der Kommandant über den Verlauf der Unternehmung, seine Entschlüsse, Maßnahmen und Erfolge. Trotzdem sitzen die Zuhörer mit angehaltenem Atem dabei; denn selbst das

Nüchterne an diesem Bericht ist noch erfüllt von einer unerhörten Dramatik, und Priens lebhaftes Temperament erfüllt es mit einer Lebendigkeit, die mitreißt und zum Miterleben zwingt.

Indessen gehen Telefongespräche zwischen dem Oberkommando und der Befehlsstelle hin und her. Als Prien seinen Vortrag beendet hat, ist die Entscheidung gefallen: mit ihm zusammen soll seine ganze Besatzung zum Führer nach Berlin fliegen. Schon am Nachmittag werden des Führers eigene Maschine und eine zweite eintreffen.

Oberleutnant Endraß sitzt gerade, den Kommandanten vertretend, mit der Besatzung beim gemeinsamen Mittagessen, als Prien eintritt: „Mal herhören: mit Kommandant fliegt die gesamte Besatzung zum Führer nach Berlin."

Einen Augenblick ist es ganz still. Dann bricht ein ungeheurer Jubel los.

Prien fährt fort: „Heute nachmittag fliegen wir nach Kiel, morgen vormittag weiter nach Berlin. Die Besatzung bleibt geschlossen beisammen. Daß mir keiner auf den Gedanken kommt, sich heute abend einen ins Jackett zu brausen!"

Auf dem Flugplatz landen kurz nacheinander die beiden Maschinen, des Führers großer Focke-Wulf-Vogel und eine Ju. Die Ubootsmänner klettern hinein. Für die meisten von ihnen ist es der erste Flug ihres Lebens. Sie sind wie eine Schar ausgelassener Jungen. Prima, so ein Flugzeug, wenn es einen nicht gerade auf See angreift!

In der Focke-Wulf eine Überraschung: des Führers eigener Pilot und — eine Luftstewardeß, die „als Gruß Berlins" einen ganzen Korb voller anziehendster Langhälse mitgebracht hat. Das ist genau das richtige Holz; es entwickelt sich ein Luftgelage von ausgelassenster Fröhlichkeit.

Auf einmal erkennen sie unter sich die Förde, das Denkmal von Laboe, die Schleusenanlagen, und schon setzt die Maschine zur Landung an. Wir sind schon da? Sie sind ganz überrascht von der Schnelligkeit einer solchen Luftreise.

„Mensch, Paul, das ist was anderes, als wenn du mit dem Rehbock auf dem Buckel von Schlicktown nach Kiel zockelst", faßt einer den allgemeinen Eindruck zusammen.

Auf dem Wohnschiff „Hamburg", dem alten Kreuzer, in dessen Decks sie ihre Soldatenheimat haben, erwartet sie eine festliche Kaffeetafel. Wohin sie blicken, überall vertraute Gesichter von Vorgesetzten und Kameraden, auf denen die Begeisterung, die Freude, der Stolz geschrieben stehen. Es ist ein großer Empfang, und mancher, der abends in seiner Hängematte oder Koje liegt, hat Mühe, sich mit alldem abzufinden, was im Laufe dieses Tages auf ihn eingestürzt ist.

In Berlin hat sich die Nachricht, daß der Kapitänleutnant Prien mit seiner Besatzung zum Führer befohlen ist, wie ein Lauffeuer verbreitet, und als die beiden Maschinen über dem Tempelhofer Flughafen zur Landung ansetzen, steht unten bereits ein schwarzer Schwarm von Menschen, die die Ubootsmänner sehen wollen. Der Triumph setzt ein. Rundfunk und Zeitungen haben den Weg genau bekanntgegeben, den die Wagenkolonne vom Flugplatz zum Kaiserhof nehmen wird.

Tausende und Abertausende von Berlinern, Männer, Frauen, Kinder, ganze Schulklassen, Soldaten, Parteiuniformen und Polizei säumen in schwarzen Massen die Straßen. Jubel, Begeisterung, Heilrufe, Hurras. Von allen Seiten fliegen Blumen, Geschenke, Zigaretten, Kuchen, Päckchen in die Wagen, sodaß die Ubootsmänner fast nicht mehr wissen, wo sie alle diese Zeichen der Liebe und Begeisterung lassen sollen, und schließlich Boden und Polster der Wagen und die Männer selbst förmlich zugedeckt sind. Im Kaiserhof werden sie untergebracht. Pikfein, Kameraden; das ist etwas anderes als der gewohnte Bugraum auf dem Boot!

Draußen staut sich die Menge, ein riesiger dichter Schwarm, dessen Stimme wie ein gedämpftes Brausen nach innen dringt. Immer wieder Sprechchöre: wir wollen Kapitänleutnant Prien sehen! Prien! Kapitänleutnant Prien!

Endlich ist es soweit, daß die Besatzung den kurzen Weg hinüber zur Reichskanzlei antreten soll. Prien und Endraß treten aus dem Portal des Kaiserhofes. Plötzlich reißen die Polizeikordons, die schmale Gasse schließt sich; es ist kein Durchkommen mehr!

Zurück ins Hotel. Durch einen Seitenausgang müssen sie schließlich heimlich, schnell und einzeln die Menge umgehen, die immer noch ihre Sprechchöre auf das Hotel richtet.

Plötzlich entdeckt sie einer: „Da laufen sie ja schon!" „Wo?" „Da drüben!" Die Masse macht kehrt. Gerade noch rechtzeitig schlüpft der letzte Schub in die Reichskanzlei hinein. „War ja fast leichter nach Scapa 'reinzukommen, als hier über den Platz", schnauft einer.

Prien formiert seine Besatzung. Sie marschieren den langen Gang zum Arbeitszimmer des Führers hinunter. Drinnen läßt Prien antreten, in Linie zu zwei Gliedern; es ist Platz genug.

Dann kommt der Führer.

Prien hat es selbst beschrieben, welche Empfindungen ihn beherrschten, als er jetzt hier stand, seine Besatzung meldete und dem Führer ins Auge sah, wie ihm die Größe dieses Lebens mit verdoppelter Klarheit ins Bewußtsein trat, das sich mit unerhörter Glaubens- und Willenskraft den Weg aus dem Nichts an die Führerstelle des Reiches gebahnt hat.

Dem Kommandanten und jedem einzelnen Mann drückt der Führer die Hand. Jeden fragt er nach seiner Funktion an Bord, nach seinem Anteil am Dienst und Erfolg. Dann spricht er, führt ihnen vor Augen, was ihr Erfolg bedeutet, läßt sie empfinden, wie genau er ihre Gedanken und Gefühle in jenen Stunden des Einbruchs nach Scapa Flow mitzufühlen vermag und mitgefühlt hat, er, der als Soldat des Weltkrieges selbst hingeduckt in Schlamm und Dreck im schweren Feuer der Materialschlacht gelegen und nicht gewußt hat, ob er die nächste Minute noch erleben würde.

Darauf wendet er sich dem Kommandanten zu und verleiht ihm, zugleich als Auszeichnung für die ganze Besatzung, das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.

Straff aufgerichtet steht der Kommandant da, Hand in Hand, Auge in Auge mit seinem Führer. Es ist der größte Augenblick seines Lebens.

Er folgt dem Führer zur Berichterstattung. Die Besatzung wird indessen die Neue Reichskanzlei besichtigen.

Von draußen dringt immer noch das Brausen der Stimmen der Massen herein, die geduldig stehen und warten, Stunde um Stunde.

Es wird Mittag. Mit der ganzen Besatzung nimmt der Führer das Essen ein. Länger als erwartet, widmet er sich ihnen, spricht, läßt sich erzählen, lauscht und antwortet, und trotzdem verrinnt die Zeit viel zu schnell!

Den Nachmittag verbringt die Besatzung im Propagandaministerium. An kleinen Tischen ist gedeckt zu Tee und Kuchen. Musik spielt. Die Vertreter der Inlandspresse haben hier Gelegenheit, sich zwanglos mit den Ubootsmännern an den Tisch zu setzen und sich vom Ubootsleben und von der Unternehmung Scapa Flow erzählen zu lassen.

Anschließend geht man in einen großen Sitzungssaal, und hier hält Prien, seine Besatzung hinter sich, einen kurzen Vortrag vor der Presse des In- und Auslandes. Die Welt soll erfahren, wie es zugegangen ist in der Nacht von Scapa Flow. Der Kapitänleutnant Prien, mit der seltenen und hohen Auszeichnung am Halse, und seine Männer haben diese Tat vollbracht; jetzt sind sie hier, jeder von ihnen Zeuge und lebendiger Beweis.

Federn jagen über raschelndes Papier. Hier empfängt man eine Sensation aus erster Quelle.

Am Abend sind Kommandant und Besatzung im „Wintergarten". Während des ersten Teils öffnet sich plötzlich

die Logentür. Ein Mann nähert sich leise Priens Sitz. Es ist der Minister Dr. Goebbels.

Unruhe und Tuscheln im Zuschauerraum, dann nach dem Aktschluß, als die Lichter aufflammen, spontane Huldigungen, Jubel, Heilrufe und Begeisterung. Prien soll sprechen. Prien muß sprechen. Prien spricht.

Die Vorstellung ist beendet, nicht so der Tag der Besatzung. Man hat ein hübsches, kleines Lokal vorbereitet, in dem für sie, die Männer von Scapa Flow, das Tanzverbot aufgehoben ist. Hurra! Das hat ihnen noch gefehlt; sie feiern ein rauschendes Fest.

Am andern Tag fahren sie hinaus nach Potsdam. Der Park von Sanssouci leuchtet im Herbstschmuck. Wo sie auftauchen, Grüße, Winken, Jubel, Begeisterung.

Der letzte Abend bricht an. Keine Sorge, das Fest ist noch nicht zu Ende. Im Metropol-Theater wartet die große Revue. Kommandant und Wachoffiziere folgen einer Einladung in ein kleines Theater.

Und dann schlägt doch die Stunde des Abschieds. Erfüllt und begeistert brausen sie zurück zu ihrem Boot. Jetzt erst setzt sich allmählich die Fülle der Eindrücke und ordnet sich in der Erinnerung: die feierlichen Stunden beim Führer, die Einzelheiten dieser festlichen Tage ...

Zwei Tage später laufen sie mit ihrem Boot, nun wieder im Lederpäckchen, auf dem Oberdeck ausgerichtet, durch den Kieler Hafen, wo auf allen Schiffen die Besatzungen in Paradeaufstellung angetreten sind und Hurra über Hurra das siegreiche Boot grüßt.

Empfang in der Flottille, Empfang durch die Stadt Kiel, und allmählich finden sich Kommandant und Besatzung wieder in den gewohnten Alltag.

Durch das Wehrmachtswunschkonzert gehen indessen zahllose Spenden ein: Reisen und Ferienaufenthalte und alle nur erdenklichen Dinge: Pelzwesten, Decken, Wollsachen, Scho-

kolade, Zigaretten, Stiftungen aller Art. Täglich bringt der Briefträger Säcke voll Post. „Es wird Zeit, daß wir wieder 'rauskommen", sagen die Männer. –

Mitte November 1939 läuft das durch die Tat von Scapa Flow mit einem Schlag weltberühmt gewordene, kleine graue Boot wieder aus, feindwärts. Es weht ein stoßweißer Nordwest, am Himmel stehen tiefe Wolken. Schon in der Elbmündung steht eine kurze, steile See. Cuxhaven bleibt an Backbord zurück. Der Kommandant auf dem gischtumsprühten Turm, genau wie die Brückenwache eingepackt in sein Gummizeug, schaut hinüber. Vor wenigen Monaten noch lief hier der ganze große Schiffsverkehr nach aller Welt. Frachter, Tanker und die schnellen Renner der Schiffahrtsgesellschaften pflügten elbein und elbaus, und in Cuxhaven und am Strande von Duhnen tummelte sich unbekümmertes Badevolk. Im großen, grauen Strom ritten Feuerschiffe, rot gestrichen und weithin sichtbar, hinter ihren schweren Ankerketten. Jetzt gehört das alles einer schon fast unbegreiflich gewordenen Vergangenheit an. Die Feuerschiffe sind eingezogen, es gibt nur noch ganz wenige Fahrwassermarken.

Am frühen Mittag kommt Helgoland in Sicht. Rot leuchten die steilen Felsen herüber.

Der Wind bleibt frisch, den ganzen Tag über und die Nacht. Die See nimmt etwas ab, die Bewölkung ist mäßig.

Am Mittag des nächsten Tages frischt der Wind auf, schwere Wolkensäcke ziehen aus Süden herauf, und aus Nordwesten steht eine lange Dünung dem Boot entgegen, das schaumumweht in den Abend hineinmarschiert. Die Brückenwachen beobachten regen Schiffsverkehr in Richtung auf das Skagerrak, aber Prien nimmt keine Notiz davon; seine Aufgaben sind andere.

Wenn er nachts zuweilen auf die Brücke geht, findet er strahlend hellen Mondschein und – flucht; nichts ist ihm verhaßter als der Mond, der zwar weite Sicht schafft, aber

auch phantastische Wolkenschatten hier und da auf die See wirft und weithin alles in ein magisches Licht taucht, sodaß man nie sicher ist, ob man nicht von irgendeiner Richtung her vom Gegner gesehen und angegriffen wird. Man muß ja mit gegnerischen Unterseebooten rechnen; man kann auch nicht wissen, ob nicht feindliche Zerstörer oder Bewacher hier draußen ihr Unwesen treiben.

Zwei Tage später steht das Boot in der nördlichen Nordsee bei mäßigem Westnordwest, der die kurzen, jungen Wellen über eine lange nördliche Dünung mit weißen Mützen vor sich hertreibt. Trotz der gleichmäßigen Wolkendecke ist die Sicht sehr gut.

Prien bringt sein Boot in die Nähe der Shetland-Inseln. Er beabsichtigt, in dieser Gegend Aufklärung zu fahren, sich die Verhältnisse anzusehen und bei gegebener Gelegenheit Kriegsschiffe oder feindlichen Schiffsverkehr anzugreifen. Die sehr gute Sicht zwingt ihn, da er von Land nicht gesehen werden will, zur Unterwasserfahrt. So kreuzt er umher, beobachtet viele Fischdampfer, besonders in Landnähe, findet aber nichts, was den Einsatz der Waffen lohnen würde.

Boot und Besatzung sind jetzt wirklich wie aus einem Guß. Der große Erfolg, der hinter ihnen liegt, gibt ihnen ein Gefühl der Sicherheit und ein Selbstvertrauen, wie sie es früher nicht kannten, ohne daß sie deshalb übermütig würden und in ihrer Wachsamkeit nachließen.

In der Nähe der Inselgruppen findet offensichtlich kein Verkehr statt; also entschließt sich der Kommandant, weiter nach Westen in den Atlantik hinauszumarschieren. Befehl: neuer Kurs und neue Fahrt. Viel länger und wuchtiger noch als in der Nordsee rollt hier im freien Ozean die See heran, tiefblau bei Sonnenlicht, eisengrau und zuweilen geradezu furchterweckend, wenn sie im Sturm unter niedrig ziehenden Wolken dahergewandert kommt und die fahlen Häupter zu glasigen Kämmen aufreckt.

Der Vorstoß nach Westen lohnt sich: binnen kurzem hat einer der Ausgucks einen Dampfer im Glas. Noch ist nicht viel zu erkennen, noch herrscht Dämmerung; es kann ein Neutraler sein, selbst wenn er keine Lichter gesetzt hat.

Das alte Jagdfieber hat die Besatzung ergriffen: kriegen wir ihn? Müssen wir ihn laufen lassen? Was steuert er denn für Kurse? Kann man Bewaffnung erkennen?

Die Dunkelheit wächst, da flammen schlagartig seine Lichter auf, weiß an den Toppen, grün seitlich der Brücke, und ein Scheinwerfer beleuchtet die Flagge am Heck, ein zweiter die Farben auf der Bordwand. Verdammt, wie schade! Ein Neutraler. Und geraden Kurs steuert er auch. Da ist nichts zu wollen. Vorsichtig dreht Prien ab und weicht aus: es kann einer noch so neutral sein, – man weiß doch nie, ob er nicht nachträglich schreit, wenn er sich erst in Sicherheit gebracht hat.

Weiterschaukeln, weitersuchen. Wer frei ist, schläft. Die Vorhänge baumeln hin und her. Dick steht der Mief in der Röhre. Zuweilen sausen die Lüfter und fegen neue Luft durch die Räume. In der Zentrale hockt der Heizer der Wache, liest ein wenig, prüft von Zeit zu Zeit seine Instrumente, lenzt wohl einmal die Bilgen, schwätzt ein paar Worte mit dem Koch, und liest wieder. Friedlich vergeht die Nacht. Die Wachen wechseln. Da regt sich ein gedämpftes Leben. Männer tappen durch die Röhre zur Zentrale und umgekehrt. Kojenpolster ächzen, und schon herrscht wieder der Schlaf.

Allmählich graut der Tag, es wird hell. Aus dem Boot herauf klappert Geschirr. Es riecht nach Kaffee. Das Radio bringt Frühnachrichten. Das rote Licht am „Donnerstuhl" – der Toilette, das nur brennt, wenn „besetzt" ist, leuchtet fast ohne Unterbrechung. „Colibri", das Parfum des Ubootfahrers, duftet durch alle Räume. Vorn schält die Mannschaft Kartoffeln. Dabei wird man schön langsam wach. Dann gibt es Frühstück, Eier, Kameraden; das ist so mit die beste Stunde des Tages.

Mitten in diesen Frieden hinein knallt der Alarm, schrillen die Glocken, jagen die Befehle, klingen die Bestätigungen. Dumpf klappt das Turmluk. Handräder kreisen, Gestänge rollt und rumpelt, Entlüftungen zischen, brausend füllen sich die Tanks.

„So ein Schwein", sagt der Wachoffizier, „tut erst, als hätte er uns nicht gesehen und stößt dann ganz plötzlich aus den Wolken. Man kann garnicht scharf genug aufpassen auf diese Flieger."

„Auf Sehrohrtiefe gehen", befiehlt Prien aus dem Turm. Langsam steigt das Boot. Das Sehrohr kommt frei. Mitten in seinem Blickfeld sieht Prien einen Fischer, der vor seinem Netz langsam dahinkarrt. Deutlich kann er erkennen, wie hinter dem müden, alten Kolcher im Schraubenwasser die stählernen Schleppleinen im steilen Winkel auf Tiefe weisen. Kein Fluchen hilft, keine Ungeduld schafft den Fischer fort. Bis in die frühen Nachmittagsstunden müssen sie warten, ehe er aus Sicht schlurrt.

Dann aber: Auftauchen und ab nach Westen. „Hier ist nichts los", vermerkt das Kriegstagebuch. Außerdem weht es aus Südwesten immer härter, „zur Zeit des Auftauchens mit acht Windstärken, und Regenböen verdecken immer wieder die Sicht."

Alles in allem: keine gute Gegend für ein angriffshungriges Unterseeboot, dessen Besatzung sich bewußt ist, daß große Erfolge zu größeren verpflichten.

Die See nimmt gewaltig zu. Am späten Nachmittag weht es mit voller Sturmesstärke. Schwere graue Wände, weißgetigert, mit breiten Kämmen, die schäumend brechen, rollen aus Südwesten heran. Prien taucht, um dem Torpedopersonal Gelegenheit zu ungestörter Pflege der Aale zu geben. Wie still es hier unten ist! Nicht mehr das dröhnende Orgeln des Windes um den Turm, nicht mehr das gläserne Lecken und Waschen der See, die durch die Aufbauten fegt, nicht mehr

Der Vorstoß nach Westen lohnt sich: binnen kurzem hat einer der Ausgucks einen Dampfer im Glas. Noch ist nicht viel zu erkennen, noch herrscht Dämmerung; es kann ein Neutraler sein, selbst wenn er keine Lichter gesetzt hat.

Das alte Jagdfieber hat die Besatzung ergriffen: kriegen wir ihn? Müssen wir ihn laufen lassen? Was steuert er denn für Kurse? Kann man Bewaffnung erkennen?

Die Dunkelheit wächst, da flammen schlagartig seine Lichter auf, weiß an den Toppen, grün seitlich der Brücke, und ein Scheinwerfer beleuchtet die Flagge am Heck, ein zweiter die Farben auf der Bordwand. Verdammt, wie schade! Ein Neutraler. Und geraden Kurs steuert er auch. Da ist nichts zu wollen. Vorsichtig dreht Prien ab und weicht aus: es kann einer noch so neutral sein, – man weiß doch nie, ob er nicht nachträglich schreit, wenn er sich erst in Sicherheit gebracht hat.

Weiterschaukeln, weitersuchen. Wer frei ist, schläft. Die Vorhänge baumeln hin und her. Dick steht der Mief in der Röhre. Zuweilen sausen die Lüfter und fegen neue Luft durch die Räume. In der Zentrale hockt der Heizer der Wache, liest ein wenig, prüft von Zeit zu Zeit seine Instrumente, lenzt wohl einmal die Bilgen, schwätzt ein paar Worte mit dem Koch, und liest wieder. Friedlich vergeht die Nacht. Die Wachen wechseln. Da regt sich ein gedämpftes Leben. Männer tappen durch die Röhre zur Zentrale und umgekehrt. Kojenpolster ächzen, und schon herrscht wieder der Schlaf.

Allmählich graut der Tag, es wird hell. Aus dem Boot herauf klappert Geschirr. Es riecht nach Kaffee. Das Radio bringt Frühnachrichten. Das rote Licht am „Donnerstuhl" – der Toilette, das nur brennt, wenn „besetzt" ist, leuchtet fast ohne Unterbrechung. „Colibri", das Parfum des Ubootfahrers, duftet durch alle Räume. Vorn schält die Mannschaft Kartoffeln. Dabei wird man schön langsam wach. Dann gibt es Frühstück, Eier, Kameraden; das ist so mit die beste Stunde des Tages.

Mitten in diesen Frieden hinein knallt der Alarm, schrillen die Glocken, jagen die Befehle, klingen die Bestätigungen. Dumpf klappt das Turmluk. Handräder kreisen, Gestänge rollt und rumpelt, Entlüftungen zischen, brausend füllen sich die Tanks.

„So ein Schwein", sagt der Wachoffizier, „tut erst, als hätte er uns nicht gesehen und stößt dann ganz plötzlich aus den Wolken. Man kann garnicht scharf genug aufpassen auf diese Flieger."

„Auf Sehrohrtiefe gehen", befiehlt Prien aus dem Turm. Langsam steigt das Boot. Das Sehrohr kommt frei. Mitten in seinem Blickfeld sieht Prien einen Fischer, der vor seinem Netz langsam dahinkarrt. Deutlich kann er erkennen, wie hinter dem müden, alten Kolcher im Schraubenwasser die stählernen Schleppleinen im steilen Winkel auf Tiefe weisen. Kein Fluchen hilft, keine Ungeduld schafft den Fischer fort. Bis in die frühen Nachmittagsstunden müssen sie warten, ehe er aus Sicht schlurrt.

Dann aber: Auftauchen und ab nach Westen. „Hier ist nichts los", vermerkt das Kriegstagebuch. Außerdem weht es aus Südwesten immer härter, „zur Zeit des Auftauchens mit acht Windstärken, und Regenböen verdecken immer wieder die Sicht."

Alles in allem: keine gute Gegend für ein angriffshungriges Unterseeboot, dessen Besatzung sich bewußt ist, daß große Erfolge zu größeren verpflichten.

Die See nimmt gewaltig zu. Am späten Nachmittag weht es mit voller Sturmesstärke. Schwere graue Wände, weißgetigert, mit breiten Kämmen, die schäumend brechen, rollen aus Südwesten heran. Prien taucht, um dem Torpedopersonal Gelegenheit zu ungestörter Pflege der Aale zu geben. Wie still es hier unten ist! Nicht mehr das dröhnende Orgeln des Windes um den Turm, nicht mehr das gläserne Lecken und Waschen der See, die durch die Aufbauten fegt, nicht mehr

das Donnern der Brecher – nur das sanfte Singen der E-Maschinen, das leise Anschlagen der Tiefenruder, die halblaut gegebenen Befehle des Leitenden Ingenieurs, und das Klicken und Klirren der Ketten der Torpedoladevorrichtung.

In den Kojen die Freiwachen, schlafend oder lesend, am Horchgerät der Funker der Wache. – Der Kommandant legt sich auf die Koje, so wie er ist, in Gummihosen, Stiefeln und dem alten Jackett, dessen Ärmelstreifen grünspanüberzogen und zerschlissen sind vom langen Bordgebrauch und das rückwärtig einmal geplatzt war und nun eine kunstvoll gesetzte Bootsmannsnaht von grauem Segelgarn aufweist.

Seiner Vorliebe folgend, greift der Kommandant zu dem kleinen Atlas, den er stets bei sich hat. Für ihn sind Karten keine „geographischen Lehrmittel, die man leider in der Schule lernen muß", sondern etwas sehr Lebendiges, Nahrung für seine Phantasie, aus der er mehr Gewinn zieht als aus aller möglichen Zeitungslektüre.

Ist es etwa nicht wichtig, zu wissen, auf welchen Adern der Welt die Güter bewegt werden, die die Menschheit der Natur abringt? Nicht wichtig, zu wissen, über welche Straßennetze, Industrieanlagen, Häfen und Handelsflotten die Völker der Welt verfügen? Muß man nicht gerade heute, in diesem Kriege, der die gesamten Kräfte der feindlichen Nationen gegeneinander stellt, ein genaues und klares Bild über die Möglichkeiten des Gegners haben, sich verschaffen oder wenigstens sich zu verschaffen suchen?!

Prien hat ein schönes Stück von dieser Welt gesehen, als schlichter Seemann wie als Offizier, und er ist nicht mit den blinden Augen des Globetrotters durch sie hindurchgelaufen. Er hat geschaut und sich etwas bei dem gedacht, was er sah. Darum zeigt ihm eine Landkarte mehr als die Umrisse eines Erdteils; er sieht auf ihr das Leben mit seinen Formen und Bedingnissen und denkt über sie nach. Wenn er aufschaut, blickt das Bild seiner jungen Frau zu ihm herüber.

Auch dorthin wandert mancher Gedanke in diesen Zeiten der Ruhe.

Nach zwei Stunden öffnet sich ein Schlitz der schweren grünen Vorhänge, die sein kleines Reich von dem übrigen Boot abtrennen. „Herr Kaleu, Torpedoarbeiten sind durchgeführt!"

„Danke, es ist gut!" Er erhebt sich, schlägt die Vorhänge zurück, fährt in den Gummirock, schlingt mit einer raschen Bewegung den Schal um den Hals und stülpt den Südwester auf.

Schon weiß jeder: wir gehen wieder nach oben. Und da ist auch bereits das Kommando: „Auf Tauchstationen!" Leben kommt in den Frieden des Bootes. Die Lenzpumpen beginnen zu brummen. Der Leitende Ingenieur hört mit gerunzelter Stirn, daß irgendwo ein leiser Schlag darin ist, der nicht hineingehört. „Heute nacht mal aufnehmen", sagt er. „Jawohl, Herr Oberleutnant!"

Allmählich, mit dem Steigen, beginnt das Boot wieder zu schlingern. Ein Blick auf den Tiefenmesser: Aha, oben herrscht immer noch dasselbe Dreckwetter, sonst würde man auf dieser Tiefe den Seegang noch nicht spüren.

„Auf Sehrohrtiefe gehen!" Prien klemmt sich ans Okular und wartet. Der dunkelgrüne Schimmer, der zu ihm herabdringt, wird immer heller, wird graugrün und milchig, und als eben das Sehrohr die Oberfläche durchbricht, meldet der Funker von unten: „An Kommandant! Schwache Schraubengeräusche in 20 Grad!" Sorgfältig hält Prien Ausschau, aber im Sehrohr ist nichts anderes auszumachen als gewaltig heranrollende, schaumgefleckte Gebirge, deren Oberfläche aufgerauht ist von den Böen wie der Rücken einer Feile. Noch einmal einen Rundblick. Nichts!

Das Boot ist auf dieser geringen Tiefe kaum zu halten. Entweder es fällt durch oder es versucht nach oben herauszubrechen. Kurz entschlossen befiehlt er: „Auftauchen!"

Zischend fährt die Preßluft in die Tanks.

„Boot taucht auf!" – „Boot ist heraus!" meldet der LI.

Rasch das Luk auf, rasch hinauf, und als Prien oben steht, mit den Händen an das Schanzkleid angeklammert, und in der Abenddämmerung seinen Rundblick nimmt, erkennt er knapp vier- bis fünfhundert Meter vor dem Boot einen Zerstörer, der mit geringer Fahrt zwischen den rollenden Gebirgen seinen Weg sucht. Die Wolkendecke reißt ausgerechnet in diesem Augenblick in breiter Front auf.

Blitzschnell faßt Prien seinen Entschluß: Angriff ist die beste Verteidigung!

„Rohr I klarmachen!"

Wehe, wenn das Boot jetzt gesehen wird!

Fiebernd erwartet der Kommandant, der ganz allein auf der Brücke steht, die Klarmeldung. Stetig schiebt sich der Zerstörer von Steuerbord heranmarschierend in die Kursrichtung des Bootes.

Die Entfernung verringert sich auf zweihundert Meter.

Immer noch keine Klarmeldung! Immer noch nicht!

„Backbord 5!" befiehlt Prien, „Backbord 10!" Ah, verdammt, das Boot dreht nicht mit! Die grobe See hält es auf dem alten Kurs fest und nun – dreht der Zerstörer auch noch zu!

Mit einem Satz ist Prien im Luk, schlägt es dicht, brüllt: „Alarm!" Die Glocken schrillen.

„Turmluk ist dicht! Fluten!"

Herr im Himmel, das Boot taucht nicht! Es klebt an der Oberfläche. „Mehr Fluten! Und noch mehr!" Und nun gehorcht es. Schwer wie ein Stein fällt es durch.

Atemlose Spannung. Jetzt müssen in wenigen Sekunden die Wasserbomben krachen. Doch es geschieht nichts. Das Zerstörergeräusch entfernt sich langsam, ganz langsam und stetig.

Prien ist wütend. Kaum, daß das singende Mahlen verklungen ist, taucht er wieder auf und versucht, hinter dem Zerstörer herzulaufen. Aber bei einem Südwest von zehn

Windstärken und Seegang acht, bei einem Fahren, das auch über Wasser eigentlich nur ein Unterwasserfahren ist und bei dem Brecher nach Brecher gläsern und schwer über das Vorschiff hereinwuchtet und mit dumpfem Anprall am Turm aufgischtet, sodaß kein Ausguck mehr möglich ist, muß er bald auf die Verfolgung verzichten.

„So ein Pech", schreibt er in sein Kriegstagebuch, „warum habe ich auch dieses eine Mal kein Rohr fertig gehabt?! So kam es, daß ich einmal einen sicheren Schuß ausfallen lassen mußte und gleichzeitig Gefahr lief, fast vor dem Bug des Zerstörers aufzutauchen. Und das muß mir passieren!"

Weiter geht der Ubootsalltag mit Alarm vor Fliegern, Auftauchen, wieder Alarm vor Fliegern und Fischern. „Keine Vorkommnisse."

Endlich hat der Sturm ausgeweht. Es brist noch ein wenig, die schweren Wolkensäcke, die mit dem Südwest vor dem Mond einherjagten, sind einer leichten Bewölkung gewichen. Hell steht die gelbe Scheibe über der großen Dünung, die immer noch, vom Sturme der Vortage her, nach Nordosten wandert.

Am Mittag kommen im Norden Rauchfahnen in Sicht. Gottseidank, endlich!

Langsam pirscht sich Prien heran, bis er feststellt, daß es sich nur um einen Fischdampfer handelt. Enttäuscht dreht er ab.

Gegen Abend – es ist schon dunkel – kommt ein Schatten in Sicht: ein Zerstörer.

„Zum Angriff angesetzt", heißt es im Kriegstagebuch, „Beleuchtung ist stark wechselnd, als Zerstörer in Regenwand rutscht, getaucht. – Nach Schraubengeräusch gefahren. Durch vorderes Sehrohr Gegner wieder erfaßt. Auf zweitausend Meter Entfernung dreht der Gegner hart nach Steuerbord ab und verschwindet. Es war anscheinend mein Freund von vorgestern."

In ewig gleichem Auf und Ab, mit Tauchen und Auftauchen, mit Sichten von Fischdampfern, von Neutralen und wieder Fischdampfern vergehen die Tage, langweilig, naß und grau. Es ist nichts mit dieser Unternehmung. Dabei weht der Wind schon wieder härter, gerade, als habe er sich nur ausgeruht. Starke Regenschauer mitbringend, die die Sicht einschränken, prasselt er daher; in der Nacht nimmt er sehr schnell zu, und in den frühen Morgenstunden stürmt es schon wieder aus allen Lungen. „Westsüdwest, Windstärke zehn, heftige Regenböen, schlechte Sicht ..."

„Das Boot versinkt förmlich zwischen den Seen. An Überwasserfahrt mit Diesel ist nicht mehr zu denken, weil sofort die Dieselbilge vollschlägt. Unterwasserangriff ist auch kaum zu fahren, da Boot entweder durchsackt oder an der Oberfläche erscheint. Auf Grund gelegt, aber wieder von Grund gelöst, weil das Boot im Strom und Seegang auch auf dieser Tiefe schlingert und anscheinend auch treibt, trotz aller Schikanen, die angestellt werden. Es knallt, knattert und kracht dauernd im Boot."

Am Nachmittag dieses Tages meldet Prien West zwölf, also vollen Orkan, „gewaltig hohe Seen, bewölkt, Regengüsse, Barometerstand 955 mb, Tendenz fallend. Von der Brückenwache geht trotz Anschnallens um ein Haar ein Mann außenbords. Das Wetter ist toller als bei den Märzübungen 1939."

Am nächsten Tage steht der Wind auf Nordwest und ist abgeflaut; immerhin brist es noch mit sechs bis sieben Windstärken, und es steht eine hohe, ungemein durcheinanderlaufende Dünung, über die immer wieder Regenböen hinwegpeitschen.

Weiß Gott, bei dieser Unternehmung wird die Geduld der Besatzung auf eine harte Probe gestellt. Tag um Tag nichts als Sturm und Nässe, wilde Schlingerei, in der die Männer in ihren schmalen Kojen umhergeworfen werden, Alarme,

lange Tauchfahrten und – nichts in Sicht. Es ist zum Auswachsen! „Seit zehn Tagen in See und kein Schuß!" Wer das einmal mitgemacht hat, dem braucht man nicht zu schildern, wie die Stimmung ist, die jetzt an Bord herrscht. Ubootsbrot – hartes Brot. –

Am Morgen hat sich der Wind besonnen: zur Abwechslung bläst er aus einem anderen Loch. Sturm aus Südsüdost mit zehn bis elf Windstärken, „Kuhsturm mit Zubehör, durch starke Regen- und Hagelschauer ist Sicht so schlecht, daß ich tauche."

Um sieben Uhr früh „bei Nordwest zehn, Seegang acht usw. Alarm, Zerstörer. Mit dem herumgeärgert, ohne Erfolg. Kuhsturm, Kuhsturm und sonst nichts." Das ist um 8.30 Uhr. Um 12.45 Uhr plötzlich – endlich! – die alarmierende Meldung: „Masten in Sicht, Richtung rechtweisend 120 Grad."

„Alarm!"

Das Boot taucht. Prien hat sich entschlossen, trotz des brüllenden Sturmes – Nordnordost, neun bis zehn Windstärken und Seegang acht – einen Unterwasserangriff zu fahren. Jetzt muß der Leitende Ingenieur beweisen, was er kann. Kommandant, Besatzung, das ganze Boot hängen jetzt allein von ihm, von seiner Fahrkunst, seiner Ruhe, seinen Entschlüssen, seinem Fingerspitzengefühl ab. Unvorstellbare Gewalten sind rings um das Boot am Werke. Millionen Tonnen schwerer Atlantiksee, aufgewühlt von den Hieben des Orkans, rollen stur und unwiderstehlich ihres Weges. Noch in großer Tiefe wirkt ihre Kraft auf das Boot, um wieviel mehr unmittelbar unter der Oberfläche! Von oben, von unten, von allen Seiten hebeln die Seen auf den langen Stahlfisch ein. Drücken sie ihn zu tief, sieht der Kommandant nichts, weil das Sehrohr unterschneidet, heben sie ihn zu hoch, versucht er, zu leicht geworden, nach oben durchzubrechen. Der LI muß der Mann sein, der allen diesen Kräften voraushandelnd entgegenwirkt durch Gewichtsverlagerungen, durch

Zufluten oder Lenzen, durch Ruderdruck und Fahrtstufenwechsel; er ist in diesen Augenblicken die Seele des Bootes, und es gelingt ihm, trotz der Bullensee jeweils solange auf Sehrohrtiefe zu bleiben, daß Prien sich ein Bild von der Lage machen kann. Von Zeit zu Zeit gibt er seine Beobachtungen nach unten: „Die Masten sind auffällig lang – Neuer Kurs x Grad – Es handelt sich um Kreuzer vom Typ ‚London'." Dazwischen Flüche, wenn das Sehrohr doch einmal zu früh unterschneidet.

Dann arbeitet der LI mit Alarmmanövern gegenan: „Räume voraus" oder „Alle Mann voraus", – je nachdem, wohin das Körpergewicht der Männer gebracht werden muß, um die Gleichgewichtslage des Bootes zu unterstützen.

Inzwischen ist der feindliche Kreuzer ganz deutlich zu erkennen, seine hohen Masten, seine Schornsteine und Aufbauten, die Türme mit den Geschützrohren, das Bordflugzeug auf dem Katapult.

Vorn gurgelt das Wasser in die Rohre, in denen die Aale klarliegen.

„Rohr fertig!"

„Rohr ist fertig!"

„Rohr – los!!"

In der gleichen Sekunde schneidet das Sehrohr unter und schwingt durch Drehung des Bootes in der groben See so weit herum, daß der Gegner nicht mehr in der Ziellinie ist. So wird das zweite Rohr nicht mehr losgemacht. Hinter das Okular geklemmt, stößt Prien blitzschnell die Befehle aus, die das Boot wieder zum Nachdrehen bringen und es auf das Ziel einsteuern sollen. Ehe das geschafft ist, rollt der Knall der Detonation durch die Röhre. Sekunden später kommt das Sehrohr frei. Prien sieht, daß sein Opfer durchgewandert ist und nach Backbord abdreht. Aber er sieht noch etwas, was sein Herz mit Freude füllt und seine Männer in begeistertes Gebrüll ausbrechen läßt, – die Trefferwirkung eben

hinter dem hinteren Schornstein: „Das Oberdeck ist leicht aufgebeult und eingerissen. Der Steuerbordtorpedorohrsatz ist nach achtern unten über die Bordwand gekrängt (herausgebogen), das Flugzeug ist nach achtern auf das Schwanzstück gekippt. Leichter schwarzer Rauch an der Trefferstelle. Anscheinend Steuerbord Schlagseite."

Da, jetzt geht der Kreuzer schwerfällig auf Gegenkurs, läuft langsam ab und verschwindet kurz darauf in einer Regenböe.

Sofort taucht Prien auf. Die Diesel springen an, und mit größtmöglicher Fahrt – das ist bei diesem wahnsinnigen Seegang leider nicht viel – nimmt das Boot die Verfolgung auf.

Eine Viertelstunde später haben sie den Kreuzer wieder in Sicht, die Lage ist günstig, seine Fahrt gering.

„Mensch", sagt Prien zu Endraß, „prima! Vielleicht haben wir noch eine Chance!"

Schon dreht das Boot zu und taucht. Aber als es auf Sehrohrtiefe eingesteuert ist, sieht Prien gerade noch, wie der Kreuzer von der nächsten Regenböe zugedeckt wird. Sofort taucht er wieder auf und sucht die Gegend ab. Der Kreuzer ist nicht mehr zu finden. Ist er gesunken? Er muß wohl; denn wie soll man annehmen, daß er mit diesem Loch im Leibe, bei diesem Novembersturm orkanartigen Charakters und mit der beobachteten geringen Fahrt in kurzer Zeit dem nachstoßenden Unterseeboot aus Sicht kommen könnte, es sei denn, daß er gesunken ist.

Am Abend taucht das Boot noch einmal, um das leergeschossene Rohr nachzuladen. Gegen 23 Uhr zerreißen plötzlich mehrere Detonationen die tiefe Stille seiner Unterwasserfahrt.

Allenthalben fahren die Männer aus den Kojen: Verfluchter Mist – Wasserbomben!

„Äußerste Ruhe!" befiehlt Prien. Kein Laut mehr im Boot.

Gedämpft nur gibt der LI seine Anweisungen. Vorsichtig geht das Boot auf Sehrohrtiefe. Zu sehen ist nichts! Nur Schwärze, völlige Schwärze im Okular. Auftauchen? denkt Prien zögernd. Nein, lieber noch etwas warten.

Um Mitternacht, ohne irgendwelche Geräusche, erneut mehrere Detonationen; es ist eine ungemütliche Sache, man kann nichts tun, nur warten und lauschen, bis es hell wird.

Endlich ist es soweit, daß ein schwacher Schimmer durchs Sehrohr herabdringt: Frühdämmerung. Schwach und schemenhaft heben sich Schatten von dem hellgrauen Himmel ab, weit genug entfernt zum Auftauchen. Prien stößt sofort darauf zu. Im Scheine des untergehenden Mondes erkennt er drei Zerstörer, die in Dwarslinie mit Zickzackkurs durch die unruhig durcheinanderlaufende Dünung marschieren. Lautlos zieht er sich zurück, bis sie aus Sicht kommen.

Es wird nichts mit dem Nachholen versäumten Schlafes. Mitten in die Frühstücksvorbereitungen hinein platzt ein Fliegeralarm, und kaum sind sie unten, da bersten vier Detonationen in der Nähe des Bootes, daß die Flurplatten hüpfen. Pfui Teufel, das war nahe!

„Schraubengeräusche in ... Grad", meldet im gleichen Augenblick der Funkmaat, und schon ist der Segen da, vier Wasserbomben, deren Detonationen hart und häßlich durch das Boot gellen und es wie mit Riesenfäusten schütteln.

Wie ein Dieb in der Nacht schleicht sich Prien von dannen, jede unnötige Bewegung, jedes vermeidbare Geräusch abstellend, und trotzdem fallen eine Viertelstunde später wieder vier Wasserbomben in großer Nähe. „Pfui Spinne, horchen die genau", murrt der LI.

Flüstern und Lauschen. Sekunden verrinnen, dehnen sich zu Minuten, und immer noch ist das leise, singende Klirren der gegnerischen Schrauben vernehmbar. Es ist ein zweifelhaftes Vergnügen, so in der Tiefe zu hängen, nicht zu wissen, wo der Gegner steht, nicht zu wissen, ob er das Boot

schon in den nächsten Sekunden wieder mit seinen Wasserbomben eindecken wird, nicht zu wissen, ob es unbeschädigt und betriebsklar daraus hervorgehen wird!

Endlich nehmen die Geräusche ab. Ein Aufatmen geht durch das Boot. Sachte, sachte setzt es sich von seinem bisherigen Ort weg und taucht auf. Oben ist das Wetter günstig für einen, der sich ungesehen verdrücken möchte: Südostbrise, leichter Seegang, Bewölkung und Regenböen.

In der Nacht dreht der Wind auf Südwest und nimmt zu. „Südwest fünf bis sechs, der Mist geht wieder los", bemerkt Prien dazu, und einige Tage später: „West, Windstärke acht, auffrischend. Bei diesem ewigen Kuhsturm kann kein sicherer Ausguck stehen."

Während des Tages nehmen Wind und See weiter zu, es stürmt mit zehn Windstärken aus Westen, die See wird immer klobiger und schwerer. Trotzdem versucht Prien, „einigermaßen gegen die See zu laufen". Und so geht es über die nächsten zwei Tage, mit kurzen, aber vielsagenden Bemerkungen im Kriegstagebuch: „Es kommt noch viel Wasser über" – „Getaucht wegen Nebel, aufgetaucht, immer noch Nebel" – „Nachts einen Dampfer angesteuert. Da als Neutraler gekennzeichnet, den Dampfer laufen lassen." Am vierten: „Es kommt widerlich viel Wasser über. Diese Unternehmung steht im Zeichen des Mistwetters." Am gleichen Vormittag: „Getaucht. Passagierdampfer in rechtweisend 180 Grad in Sicht. Keine Angriffsmöglichkeit. Es kann einen Hund jammern."

Am nächsten Tage frühmorgens: „Es ist das übliche Bild der Unternehmung: Kuhsturm mit allen Raffinessen."

Erst am fünften Tage nach der Begegnung mit dem „London"-Kreuzer scheint sich trotz gleichbleibender Wetterlage – Nordwest sieben, Seegang acht – der Verlauf der Unternehmung ändern zu wollen.

Über die Kimm, deren feine Linie immer wieder durch die

Kämme hoher Seen unterbrochen wird, kommt ein großer Dampfer herauf, sehr majestätisch, sehr prächtig, ein fetter Bissen.

Prien beobachtet sorgfältig und wartet, bis er deutlich Tarnbemalung erkennt. Da geht er mit „Alarm" auf Tiefe. Es ist ihm nicht gerade angenehm, jetzt tauchen zu müssen; denn die Kompaßanlage des Bootes funktioniert nicht. Die Kreiselmutter ist in Ordnung, aber die Töchter drehen nicht nach, sodaß sich das Boot nur behelfsmäßig steuern läßt. Mitten in die Reparatur hinein platzte der Alarm.

„Rudergänger in die Zentrale – vom Mutterkompaß steuern", befiehlt Prien kurzerhand, „gut aufpassen – es muß gehen; der Dampfer wartet nicht auf uns."

Notdürftig richtet sich der Rudergänger hinter dem dicken Mutterkompaß ein. „Scheunen Schiet", knurrt er, „wer soll darnach steuern?!"

„Nun zeig mal, daß du'n Gefechtsrudergänger bist", grient der Zentralemaschinist mit rundem Gesicht, „da oben nach der Tochter steuern, das kann meine Großmutter auch . . ."

„Durchs Boot", gibt Prien aus dem Turm, und alle heben gespannt die Köpfe zu den Lautsprechern: „Neun große Dampfer und drei, – vier – fünf Zerstörer!"

„Junge, Junge", sagt einer, „das gibt ein Fest."

Die Mahalla steuert wild durcheinanderlaufende Kurse, die einzelnen Schiffe stehen in verhältnismäßig großer Entfernung voneinander. Prien setzt zum Angriff an. Neben ihm stehen Endraß und der Bootsmann. Befehl hetzt Befehl, schon sind die Rohre klargemeldet, und Prien will den ersten Aal losmachen, da zackt der Dampfer hart ab: der Angriff fällt aus.

„Verfluchter Mist! – Neuer Kurs 180 Grad!"

„Neuer Kurs 180 Grad", antwortet die Zentrale und dann in kurzen Abständen: „120 Grad liegen an, 140–160–180 Grad liegen an."

„So eine Gemeinheit", schimpft Prien leise weiter, während er mit schnellen, kurzen Blicken den Gegner im Auge behält, der mit ziemlich hoher Fahrt seinen Kurs verfolgt. „Konnte der nun nicht noch fünf Minuten geradeauslaufen?!"

Ein Handgriff – der Sehrohrmotor summt auf, das Rohr stippt aus. Am alten Ort zieht die Beute dahin, aber von achtern liegt ein Zerstörer spitz auf das Boot zu. Unangenehm! Nun muß der Kommandant gleichzeitig ihn und die anderen Schiffe im Auge halten. Das geht in kurzen Abständen, immer Ruckzuck die Wendung, jedesmal mit der kleinen Hoffnung, den Zerstörer in weniger spitzer Lage wiederzusehen, doch der hält stur durch. Bin ich gesehen? denkt Prien, ach was, bei dem Seegang? Ausgeschlossen! Nur nicht weich werden! Er beißt die Zähne aufeinander. Jetzt sind es tausend, jetzt noch siebenhundert, – sechshundert Meter zwischen ihm und dem Zerstörer.

„So zack schon ab, du Biest!"

Wie auf Befehl ändert der Zerstörer Kurs und läuft nach Norden weg. Herzlichen Dank!

Gleichzeitig kommt an Backbord ein Schiff in erreichbare Nähe, ein großer Passagierdampfer, leicht kenntlich an seinen hohen Mittschiffsaufbauten, 10–12 000 Tonnen sicher. Prima! Respekteinflößend prunken zwei Geschützrohre achtbaren Kalibers auf der Back. Na, wartet nur, denkt Prien, euch krieg ich schon ...

Stetig verringert sich die Entfernung zwischen dem lauernden Boot und seinem Opfer, das schwerfällig durch die grobe See heranpflügt und von dessen Flanken die Wellen abgeschlagen und weißschäumend gegen ihre Brüder anrennen. Es ist ein prachtvolles Bild, wie das große Schiff durch die See dahinstampft! Wenn es sich hebt, schießt das Wasser in Strömen aus seinen Ankerklüsen, und die rote Unterwasserfarbe tritt leuchtend hervor. Dann wieder haut es in einen der heranwandernden Berge hinein, daß Wände weißen Gischtes

senkrecht emporsteigen, bis der Wind sie zerreißt und in wehenden Schleiern zur Brücke hinaufträgt. Zuweilen scheint es, als wolle das Schiff einen Wellenberg einfach unterlaufen. Dann schlagen sekundenlang die Schrauben, halb aus dem Wasser tauchend, einen quirlenden Wirbel.

All das läßt sich nur in kurzen Sehrohrblicken zu einem ganzen Bild zusammensetzen; denn auch das Unterseeboot tanzt wie besessen auf und ab, kaum daß es der LI auf der befohlenen Tiefe halten kann. Alle Phantasie, alles Einfühlungsvermögen, alle Entschlußkraft muß er zusammennehmen, um in jedem Augenblick die Maßnahme einzuleiten, die das Boot im Trimm hält, aber er ist ein alter Fuchs, und die Besatzung folgt mit solcher Konzentration und so blitzschnell den gedämpft gegebenen Befehlen, daß das Kunststück gelingt.

Endlich der Befehl Priens: „Rohr I – lloos!"

Aufsingend fährt die Preßluft ins Rohr, draußen ist der Aal, die Stoppuhren springen an. Der Torpedooffizier beobachtet, über die Schulter des Obersteuermanns gebeugt, den vorrückenden Zeiger. Dreizehn Sekunden – vierzehn – fünfzehn . . .

„Rrumms!!"

Schon schallt aus dem Turm Priens Stimme herab: „Treffer Mitte, Wassersäule zwischen Brücke und Schornstein. Ziel knickt stark ein!"

Ein Hurra brüllt durch die Röhre.

Kurze Zeit Stille, dann wieder Prien: „Zerstörer laufen an, drehen zu . . . auf -zig Meter gehen!"

Steil taucht das Boot hinab. Aus der Tiefe hören sie das Mahlen und Singen der Zerstörerschrauben, die offenbar planlos droben herumwetzen.

„Gegner hat gestoppt", meldet der Funker.

„Äußerste Ruhe im Boot!" Atemlos lauschen sie in die Stille. Eine Minute, zwei, vier – sechs Minuten . . . Niemand

macht sich einen Begriff, wie nervenzermürbend solches Warten ist!

Da! Aus zwei Richtungen zugleich springen die hellen Schraubenschläge wieder an, nähern sich, werden rasch lauter, schaufeln, mahlen ... und „Raboumm – Rrakkboum" brüllen und dröhnen in der Nähe des Bootes die Wasserbombendetonationen auf. Die Männer taumeln, als hätten schwere Hiebe sie getroffen. Das Licht fällt mit einem Schlage aus. Wasser sprüht aus zersprungenen Meßgläsern. Taschenlampenkegel geistern unsicher durch die Finsternis. Dann flammt die Ersatzbeleuchtung auf, und schon laufen die Meldungen aus den einzelnen Räumen ein: Kein Wassereinbruch – alles dicht.

Minuten verrinnen. Die Männer sehen einander an: Wann kommen die nächsten? – Sie warten vergebens; es bleibt alles still. Das Boot läuft ab, und erst als es schon eine schöne Strecke hinter sich gebracht hat, kleckern vereinzelte Wasserbomben nach, die nun schon weitab liegen, obgleich das Schraubengeräusch eines Bewachers im Boot noch gut zu hören bleibt.

Prien läßt einen neuen Aal ins Rohr schieben und taucht dann auf.

Oben ist es etwas ruhiger geworden, der feindliche Verband verschwunden, die See leer. Auch von dem torpedierten Dampfer nichts mehr zu sehen, sodaß man annehmen muß, daß er, in der Mitte eingeknickt und fahrunfähig wie er war, in der Zwischenzeit gesunken ist.

Gegen Abend des nächsten Tages bekommt die Brückenwache einen Dampfer in Sicht. Es ist ein Tanker. So tief beladen, daß er kaum noch schlingert in der abnehmenden Altdünung, schiebt er mit breitem Schaumbart daher, genau in gewünschter Richtung. Prien braucht nur liegenzubleiben, zu warten und zu schießen. Neunundsechzig Sekunden später detoniert der Aal mit dumpfem Krachen: Rradamm!

Blutigrot und grausig steigt eine himmelhohe Stichflamme aus dem Tanker empor. Mit einem Schlage ist die tiefe Dämmerung des Winterabends weithin erhellt. Stichflammen lecken himmelwärts, Qualm wölkt auf ... Zwei Minuten lang steht dieses Fanal des Todes über dem Dampfer, und in seinem Lichte erkennen die Männer auf der Brücke des Unterseebootes deutlich, daß das Schiff in zwei Teile gebrochen ist und wie es nun langsam zu sinken beginnt.

Prien läßt ablaufen und macht seine Eintragung ins Kriegstagebuch. Sein Gedächtnis bewahrt noch mit schrecklicher Deutlichkeit das Bild der hohen Stichflamme, den roten Widerschein, der die Umrisse der niedrigen Wolken deutlich hervortreten ließ, die Silhouette des zerbrochenen Schiffes, das so erbarmungswürdig hilflos in der langen Dünung lag, die durch die Einbruchsstelle gurgelnd und schäumend hin- und herschoß. Er sieht die schwerfälligen Bewegungen, mit denen das Wrack in der Dünung rollt, sieht, wie es langsam mehr und mehr sinkt.

Von alledem erzählt das Kriegstagebuch nicht viel. Dort steht nur: „Windstille, Nordwestdünung, bewölkt, mittlere Sicht. Um 20.50 Uhr leuchtet der Tanker noch zweimal auf, dann ist er nicht mehr zu sehen. Kein SOS gehört. Ein in der Nähe befindlicher Fischdampfer kümmert sich um nichts. – Schön ist es gerade nicht, aber c'est la guerre!"

Noch am gleichen Abend kommt ein „Fahrzeug mit schwachgesetzten Lichtern in Sicht. Drauf zu. Unklare Kimm. Ich halte den Dampfer für etwa 1000 Tonnen groß. Schuß Rohr IV. Fehlschuß? Fahrt ist mit acht Seemeilen zu groß angenommen. – Vorn vorbei. Ich gehe bis auf geringe Entfernung heran und stelle fest, daß ich seine Größe weit überschätzt habe. Er hat kaum 400 Tonnen. Von ihm abgelassen. Für ein so kleines Schiff ist ein Aal zu schade. Ich habe den Angriff aufgegeben, weil ich nicht gut mit Artillerie anfangen

konnte in diesem Gewässer (Küstennähe) zu dieser Zeit und mich dieser Kolcher bestimmt nicht gesehen hat."

Die Nacht vergeht, es kommt ein leichter Südost auf. Hinter den Wolken steht der Mond, das Dunkel schwach aufhellend. Die Sicht ist gut.

Alle Augenblicke wird der Kommandant auf die Brücke gerufen: „Schatten in soundsoviel Grad" und wieder: „Schatten in soundsoviel Grad!"

„Ich bin wie ein fliegender Bettsack von Fahrzeug zu Fahrzeug gelaufen", schreibt Prien, „es war aber alles neutral."

Kurz vor Morgendämmerung kommt endlich wieder ein Opfer, ein prachtvoller Tanker, 9000 Tonnen! Ran!

Einundsechzig Sekunden läuft der Aal, dann springt die Detonationssäule in der Mitte des Tankers grau und riesig empor. „Es ist dasselbe Bild wie am Abend vorher: roter Feuerschein für etwa zwei Minuten. Im Achterschiff geht das Licht aus, kein SOS zu hören." Aber dann ändert sich das Bild. Stählerne Bunkerwände zerreißen wie Papier, Träger knicken, Eisen glüht weiß auf, Schotten bersten, Holz verlodert in einem einzigen Aufflackern. Der Tanker explodiert innerlich. Roter Feuerschein und schwere, schwarze Rauchwolken steigen aus dem Schiff auf. Weithin muß das gewaltige Feuerwerk zu sehen sein. Lebhafter Funkverkehr setzt ein. Ein Italiener meldet: „Ich sehe am Horizont in 26 Grad rechtweisend großes Feuer. Laufe darauf zu."

Ein Belgier, den Prien schon vorher mit hellerleuchteten Neutralitätsabzeichen fahren sah, dreht plötzlich auf die Feuersäule zu. Weitere Schiffe funken.

Da taucht er und legt sich auf den Grund, um der Besatzung einige Ruhe zu gönnen. Mögen die Neutralen retten, was zu retten ist! C'est la guerre ...

Am späten Nachmittag läßt Prien wieder auftauchen und geht auf neuen Suchkurs. Er braucht seine Ausgucks nun nicht mehr anzufeuern; sie passen von selber auf wie die Luchse.

Kurz nach Mitternacht haben sie Lichter in Sicht. Darauf zu und hin!

Schade, nur zwei Fischer! Die Nacht verläuft still und friedlich. Die See ist auf einmal wie ausgestorben. Entweder hat sich wegen des schlechten Wetters an den Vortagen der Verkehr gestaut gehabt oder die Ausfuhrblockade zeigt ihre Wirkungen.

Das Wetter wird wieder schlechter. Aus Südwest weht eine scharfe Brise und treibt immer neue Regenschauer vor sich her. Die Sicht ist sehr schlecht, die See kurz und bockig.

Auch am folgenden Tage trifft das Boot keinen Verkehr an. Nur einmal am Nachmittag kommt ein Schatten in Sicht, ein Bewacher, zu dem Prien nur bemerkt: „Umgangen, weil zu lumpig für Torpedoschuß." Dann: Nebel, dessentwegen das Boot taucht, um nicht überrascht zu werden, Nebel, grau, zäh, so dick, daß man von der Brücke aus kaum über Bug und Heck hinaussehen kann. Kein Wunder, daß kein Verkehr stattfindet!

Einmal hört man im Boot voraus den unverkennbaren Gang einer Kolbenmaschine, aber so sehr sie sich auch bemühen, es ist nichts zu sehen, der Nebel schluckt alles.

Dafür gibt es zur Abwechslung einmal wieder einen Vormittag lang stündlich vier bis sechs Wasserbomben, bald näher, dann wieder weiter fort.

Zu horchen ist nichts und zu sehen auch nichts. Man muß die Ruhe bewahren und die Bombenwerferei über sich ergehen lassen. Vorläufig jedenfalls scheint sie nicht direkt für das eigene Boot bestimmt zu sein, und solange das nicht der Fall ist, braucht man sie auch nicht tragisch zu nehmen. Alte Leute wissen schon, und alte Leute sind sie jetzt schon längst. Ihnen macht man so leicht nichts mehr vor.

In den Stunden, die er auf seiner Koje verbringt, denkt der Kommandant manchmal über diese verblüffende Tatsache nach: wie schnell hat man sich doch an den Krieg und

seine Verhältnisse gewöhnt! Wie geschmeidig, wie anpassungsfähig ist der Mensch! Wie schnell wird das Ungewöhnliche selbstverständlich, wie schnell der Normalzustand von gestern für das Heute kaum mehr nachfühlbar!

Nach abermals zwei Tagen tritt das Boot die Heimreise an, ohne weitere Schußchancen gehabt zu haben. Auf dem Marsche läuft ihnen ein Dampfer geradewegs vor die Rohre, etwa 4000 BRT groß, ein schönes Schiff.

Prien beobachtet eine Weile und setzt erst, als er sicher ist, einen Gegner vor sich zu haben, zum Angriff an. Fehlschuß! Fluchend fährt er einen zweiten Anlauf.

Es ist bereits so dunkel, daß er auf geringste Entfernung herangehen kann. Diesmal muß es flecken! Rohr fertig! — Und als der Dampfer in die Visierlinie einwandert: Rohr — los! Die Sekunden ziehen sich dahin zu Ewigkeiten, es erfolgt nichts!

Ob sie es glauben wollen oder nicht: noch ein Fehlschuß.

Doch dann, was ist das? Vor ihren Augen, in der Mitte des abgeblendeten Schiffes, öffnet sich eine Tür. Breit und gelb fällt der Lichtschein heraus. Sie sehen, wie ein Mann an die Reling tritt. Eine Taschenlampe blitzt auf und wandert an Deck entlang.

„Sowas", sagt Prien, „wenn der wüßte ... Na, laß ihn! — Ablaufen."

Zwei Tage darauf steigt die vertraute heimatliche Küste aus der Kimm, und am Abend läuft das Boot in den großen grauen Strom ein, den es einige Wochen vorher mit Kurs gegen England verlassen hatte.

Klirrend kalter Frost liegt über der Heimat. Das Boot muß sich durch dicke Eisschollen im Hafen hindurchboxen, um in seine Reparaturwerft zu gelangen. Dort liegt es, völlig ausgepackt, und Scharen von Werftarbeitern beherrschen es wochenlang.

Alles, was LI, WO's und Bootsmann im Verlauf der Reise als überholungsbedürftig und unzulänglich vermerkt haben, wird nun in den Wochen der Werftliegezeit einer genauen Prüfung, Überholung und Ausbesserung unterzogen. Ein Teil der Besatzung bleibt für diese Arbeiten ständig im Hafen. Morgen für Morgen, Abend für Abend fahren sie mit dem Verkehrsboot von ihrem Wohnschiff, in dessen Decks sie hausen, dem alten, abgetakelten und nun als Hulk an einer Brücke liegenden Kreuzer „Hamburg", der schon im Weltkrieg den Führer der Ubootswaffe beherbergte, zur Werft hinüber. Dort überwachen sie die Tätigkeit der Werftarbeiter, gehen ihnen zur Hand und tragen Sorge, daß alles genau den Werftaufträgen entsprechend hergerichtet wird. Ein anderer Teil der Besatzung fährt inzwischen auf Heimaturlaub, und wo sie hinkommen, werden die Männer von U-Prien als die Helden von Scapa Flow gefeiert und geehrt.

Den Kommandanten selber kann man in dieser Zeit zuweilen in Kiel auf der Straße treffen. Wo er auftaucht, wo sein Ritterkreuz sichtbar wird, recken die Menschen die Hälse und stoßen sich an: „Haben Sie gesehen? Das ist Prien!"

Es fällt ihm anfangs schwer, sich an den Ruhm zu gewöhnen; für einen Mann seiner Art ist es nicht einfach, auf Schritt und Tritt angestarrt und bewundert zu werden. Aber er nimmt den Aufwand um seine Person von der humorvollen Seite. Es macht ihm Spaß zu beobachten, was die Leute alles anstellen, um in seine Nähe zu kommen, und mit vergnügtem Lächeln sagt er eines Tages im Kreise der Kameraden: „Wenn ich schon sehe, wie irgendwo ganz hinten in der Straßenbahn oder in einem Lokal jemand seinen Nachbarn anstößt und dabei für einen Augenblick ein Karpfenmäulchen macht, dann weiß ich, daß er wieder gesagt hat: ‚Prien'. Wenn das so weitergeht, lerne ich noch den Leuten die Sprache vom Munde ablesen, als wenn ich taub wäre. Den einen Satz habe ich jedenfalls schon raus."

Weihnachten kommt, die erste Kriegsweihnacht. Prien ist daheim bei seiner Frau und seinem Töchterchen; daheim in ihren Familien sind seine Männer, bis auf die wenigen, die in der Werft das graue Boot bewachen und in der Messe bei einem kleinen Lichterbaum und einem heißen Punsch ihr Fest feiern und ihre Gespräche spinnen.

Am ersten Feiertag erreichte mich, der ich als Offizier vom Dienst einer Marinepropagandaeinheit in Kiel hatte bleiben müssen, der Befehl, sofort für den Deutschen Rundfunk ein Interview mit dem Kapitänleutnant Prien in die Wege zu leiten. Ein Rundfunksprecher war nicht aufzutreiben. Was blieb übrig, als die Sache selbst in die Hand zu nehmen!

Schlecht, dachte ich. Nun soll man diesen Mann auch noch in seinen Weihnachten stören, aber ich hatte immerhin den Vorteil, Prien schon auf dem Wohnschiff „Hamburg" gesehen und gesprochen zu haben: das erstemal an dem Tage, an dem er in Kiel einlief, begrüßt von den zahllosen Hurras der im Hafen liegenden Schiffe, an denen er vorüberfuhr. Es war der gleiche Tag, an dem ich selbst zu meiner ersten Unternehmung auf einem Uboot in See gehen sollte.

Ich werde es nie vergessen; ich stand auf dem Deck der „Hamburg", eingekleidet in das graue Lederpäckchen, von niemand gekannt, und kam mir sehr überflüssig vor. Offiziere, Oberfeldwebel, Mannschaften bevölkerten das Deck der „Hamburg", als auf einmal an der Gangway ein Gedränge entstand. Und dann kam eine Reihe von Seeleuten, im Knopfloch das frisch verliehene Kreuz am schwarz-weißroten Band, das damals noch eine Seltenheit war, und hinter ihnen ein schwerer, massiger Mann, der Leitende Ingenieur des Bootes, Oberleutnant Ing. Wessels.

Mit unvergeßlichem Jubel, mit strahlender Freude und endlosem Händeschütteln wurden die Männer empfangen! Jeder Ubootsmann war unbändig stolz auf die Tat ihres

Bootes. Sie alle empfanden doppelt, was die Tat von Scapa Flow, die das ganze deutsche Volk mit mehr als Jubel, mit Ergriffenheit und Liebe feierte, gerade für die junge, neue Ubootswaffe bedeutete. Prien und seine Männer hatten die Schmach von 1918 an jenem Ort mit unerhörter Kühnheit gerächt, an dem seinerzeit ehrbewußte deutsche Seeleute im allgemeinen Zusammenbruch ein letztes Mal die deutschen Farben vor der äußersten Beschimpfung bewahrt hatten.

Dann kam Prien! Mit langen, schnellen Schritten nahm er die Gangway, grüßte lächelnd nach allen Seiten, schüttelte strahlend Hände über Hände.

„Wie es war? Großartig war es, aber nun laßt mich mal schnell in meine Kammer!" Und schon verschwand er um die Aufbauten auf dem Oberdeck, die in der Ubootswaffe unter dem Namen „Die freudlose Gasse" bekannt sind, weil hier in kahlen, nüchternen und engen Zellen, Kammer an Kammer die Kommandanten und Offiziere der kleinen, jungen Ubootswaffe in ihrer Hafenzeit ihre schmucklose Unterbringung hatten.

Ich glaubte damals, den berühmten Prien nie zuvor gesehen zu haben, aber irgendwo in meiner Erinnerung wußte ich es anders.

An diesem ersten Weihnachtsfesttag nun, als ich vor der Tür eines roten Backstein-Marinebaues in einer Offiziersiedlung am Rande Kiels stand, um Günther Prien den Befehl zu übermitteln, daß ich ein Rundfunkgespräch mit ihm zu machen haben würde, stellte sich nach einer zunächst etwas erstaunten, aber dann sehr freundlichen Begrüßung heraus, daß wir tatsächlich zwei gemeinsame Erinnerungen hatten. Prien war in seiner ersten Schulzeit ein Klassenkamerad meines Bruders gewesen, in der Gymnasialvorschule des alten, ehrwürdigen Katharineums zu Lübeck, und später hatten wir uns in Hamburg kennengelernt, wo Offiziere der Unterseebootswaffe die Künstlerfeste zu besuchen pflegten. Das

war schon in Friedenszeiten so etwas wie eine Tradition geworden, und eines Tages war mit einem Kommandanten auch der junge Wachoffizier Günther Prien von Kiel nach Hamburg gefahren, um an diesem in der Ubootswaffe hochgelobten Feste teilzunehmen. Irgendwann in einer schönen Nacht waren wir, einige Kommandanten und ich, in das Atelier eines befreundeten Malers eingefallen, und Prien, dem man die Adresse mitgeteilt hatte, erschien nachträglich.

Wir alle waren bis zur Unkenntlichkeit verkleidet. Prien, der sich in die neue Umgebung erst hineingewöhnen mußte, fragte mich, indem er auf einen schweren, schwarzen Mann von japanischem Aussehen zeigte: „Sagen Sie, wer ist denn das, der Künstler dort?"

Worauf wir alle in ein großes Gelächter ausbrachen; denn der Mann, nach dem er gefragt hatte, war ein Kommandant seiner eigenen Flottille, der sich in wirklich phantastischer Form kostümiert hatte.

An dieses Ereignis anknüpfend, kamen wir schnell in ein freundschaftliches Gespräch, das uns beiden die Unterlage für die für den nächsten Morgen verabredete Rundfunksendung gab.

„Wann wollen Sie denn kommen?" fragte Prien. Ich stockte ein wenig und brachte dann schüchtern vor, daß ich gerne selbst noch an diesem zweiten Feiertag in Urlaub fahren und infolgedessen am liebsten frühmorgens kommen würde. „Also gut", entschied er, „kommen Sie um 8 Uhr."

Als ich am andern Morgen zur verabredeten Zeit erschien, öffnete er selbst die Tür, frisch und ausgeschlafen, wie aus dem Ei gepellt. Mein Fahrer durfte mit hinaufkommen und das Mikrophon halten. Er strahlte.

Es war das erste Rundfunkgespräch meines Lebens – ich hatte eine Heidenangst. Aber als wir begannen, ging alles viel leichter als gedacht, und nach sieben Minuten hatten wir nicht nur das Gespräch beendet, sondern gleichzeitig auf

diesem Wege für Prien eine unzählbare Menge von Dankschreiben eingespart, indem wir kurzerhand durch das Radio allen jenen unzähligen Briefschreibern dankten, deren Grüße dazu geführt hatten, daß fast stündlich mindestens ein Motorradfahrer der Post bei Prien an der Tür klingelte und Haufen von Telegrammen und Briefen ablieferte.

Von diesem Rundfunkgespräch her rührt das persönlichere Verhältnis, das wir zueinander gewannen und das zuletzt dazu führte, daß ich fast ein Jahr später von einem französischen Hafen aus mit Prien zu einer Unternehmung in See gehen durfte, der letzten, die er glücklich beendete.

*

Alte Wasserbombenschäden und Verbeulungen, die es sich bei Fahrten im Eise zugezogen hatte, hielten das Boot länger als beabsichtigt in der Heimat fest. Endlich war alles wieder klar. „Los vorn und achtern!"

Mißtrauisch betrachtete Prien das Staueis, das sich rings um sein Boot schob und preßte. „Ziemlich dick und reichlich", meinte er stirnrunzelnd, „na, mal sehen."

In der Elbe sitzt er trotz Schlepperhilfe und Eisbrecher zum erstenmal fest, die Schlepper haben ihn „so richtig hineingelockt." Ungeduldig hinauszukommen, befiehlt er endlich: „Beide Diesel" und geht mit eigener Kraft hart hinter dem Sperrbrecher unter Verzicht auf weitere Schlepperhilfe elbabwärts, zunächst bis Helgoland. Hier wenigstens ist eisfreies Wasser! „So, Kameraden", schmunzelt er, „jetzt wird erstmal geübt, bis der Rost aus den Knochen ist ... Alarm!"

Rasch finden sich die Männer in den altvertrauten Betrieb zurück. Der Bootsmann erscheint: „Herr Kaleu, die halben Kartoffeln sind verfroren, das fängt alles an zu faulen."

„Aussuchen, Stück für Stück."

Es kommt der LI: „Herr Kaleu, die Kompaßanlage funk-

tioniert immer noch nicht richtig, die Töchter drehen schon wieder nicht nach."

Prien besieht den Schaden. Es hilft nichts: er muß zurück nach Helgoland, Ersatzteile anfordern. Dort liegen andere Boote; die ganze Insel, der alte, gute Spritfelsen, steht im Zeichen der Ubootfahrer. Sie alle warten auf ihre Auslaufbefehle oder üben im Seeraum vor der Insel.

Prien, eines Tages gerade im Begriff, sein see- und tatenhungriges Boot an den Feind zu führen, erhält den ungern befolgten Befehl, nach Wilhelmshaven zurückzulaufen. Es ist, als sollte er einfach nicht hinaus. Mißlaunig verbringt die Besatzung ihre Tage mit Ausbildungsdienst in Schlicktown, dem Marineparadies.

Endlich bringt der Kommandant den sehnlichst erwarteten Auslaufbefehl. Es geht los! Gottseidank, es geht los!

Leinen fliegen, Diesel fauchen. Hurras klingen herüber, hinüber, – das Boot läuft aus zur neuen Unternehmung. Schon am zweiten Tage bekommt es einen Zerstörer, der zwischen Frühstück und Mittag in unregelmäßigen Abständen, teils näher, teils ferner seine Wasserbomben ablädt. Es herrscht ein leichter Ostwind mit Nebel und Sprühregen. Der Kommandant schnuppert mißtrauisch nach allen Seiten, entschließt sich dann aber doch, trotz des unsichtigen Wetters oben zu bleiben und weiterzumarschieren, um sich aus der unfreundlichen Nachbarschaft mit ihren Wasserbomben zu verholen.

Nachmittags klart es auf. Eine Treibmine kommt in Sicht, noch eine, eine dritte ... Schweinerei! Gut aufpassen die Ausgucks!

Unbehagliche Nachbarn sind diese schwarzen Kugeln, die in dem kurzen Seegang ihren schwerfälligen Tanz vollführen.

Drei strahlend hell erleuchtete Dampfer passieren das Boot im Laufe der Nacht, zwei weitere in den Morgenstunden, keiner behelligt, alle einwandfrei neutral. Leider gibt

es außer ihnen garnichts, keine Rauchwolke, keinen Mast, nicht einmal ein Fischersegel, und wenn, so wäre das kein lohnendes Ziel und zweitens möglicherweise eine Quelle des Verrats, sodaß man besser ausweicht.

Endlich eines Morgens in der Dämmerung: „An Kommandant: Schatten in Sicht!"

Wie erlöst springt Prien von seiner Koje auf und saust mit ein paar Sätzen auf die Brücke.

„Alarm!" Die Männer spritzen von ihren Kojen auf die Tauchstationen. Die Glocken schrillen. Rauschend bricht das Wasser in die Tauchtanks ein, aus deren Entlüftungen zischend und blasend die Luft entweicht, – dann Stille . . .

Das Boot steuert sich auf Sehrohrtiefe ein. Nichts ist zu hören. Kein Schraubengeräusch, und auch nicht das Jiteln einer Zerstörerturbine. Merkwürdig! Prien hängt am Sehrohr und wartet, den Schatten im Okular.

„Wenn das man kein Felsen ist", sagt er plötzlich, als es draußen heller wird. Noch einmal nimmt er den Schatten genau ins Auge und dann läßt er kurzerhand auftauchen.

Kaum hört er an den wohlvertrauten Geräuschen, daß die Brücke frei ist, als er auch schon das Turmluk öffnet und blitzschnell herausspringt.

Dieses Auftauchen ist immer aufregend, es ist der Augenblick, in dem ein vielleicht oben stehender und unbemerkt gebliebener Gegner die größte Chance gegen das Uboot hat.

Rasch und genau mustert Prien die Kimm. Nichts! Doch! Der Schatten ist das, was er vermutete: eine Insel, die aussieht, wie ein Zerstörer. Erleichtert gibt er die Befehle für die Diesel.

In der Frühe des nächsten Morgens geht ein Funkspruch mit neuen Befehlen ein; das Boot läuft mit erhöhter Fahrt auf die befohlene Position zu.

An Steuerbord in großer Ferne erkennt man noch gerade im Frühdunst die Berge Norwegens und unter ihnen, eng an

die Küste herangeklemmt, im Doppelglas vereinzelte Küstendampfer von geringer Größe. Im Laufe des Vormittags sichtet Prien einen Dampfer, der außerhalb der Hoheitsgewässer nach Süden läuft und „vor Neutralitätsabzeichen bunt ist".

„Ich kann", schreibt er ins Kriegstagebuch, „die Neutralität nicht ausmachen, aber der Knabe kommt mir komisch vor."

Vierundzwanzig Stunden später passiert endlich wieder etwas Kriegsmäßiges: ein Flieger, ein großer Fernaufklärer, stößt aus den Wolken. Die Alarmglocken schrillen, das Boot geht auf Tiefe.

Kaum sind sie unten, da erscheint der Leitende Ingenieur beim Kommandanten: „Hauptlenzpumpe ausgefallen. Erbitte Reparaturzeit."

So bleibt das Boot längere Zeit unter Wasser, bis die Reparatur beendet ist. Nach dem Auftauchen abermals ein Funkspruch: das Boot soll ein neues Operationsgebiet mit Höchstfahrt besetzen.

Die Maschinentelegrafen klingeln, die Diesel, gespeist mit ungewohnten Mengen von Brennstoff, laufen zu hohen Touren auf, die Schrauben drehen schneller und schneller. Mit brausender Fahrt strebt das Boot dem neuen Ziel zu.

Prien steht, wie immer in solchen Augenblicken, auf der Brücke. Wind, Gischt, Spritzer schlagen über das Schanzkleid herein. Man schimpft darüber, aber so ist es eben auf den Ubooten: sie sind nun einmal keine KdF-Schiffe! Sie sind die grauen Wölfe, das scharfe Schwert ihres Befehlshabers, und was ertrüge man nicht gern, wenn es so ist wie jetzt: ein Dahinstürmen, lohnenden Zielen entgegen!

Erst als der immer mehr auffrischende Südwind einen einwandfreien Ausguck unmöglich macht, gehen die Diesel wieder auf ruhigere Touren.

Mit größtmöglicher Fahrt boxt sich das Boot nach Westen, bis es vor einem Bewacher, einem Fischdampfer, tauchen muß. Verfluchter Mist, – das kostet Stunden!

Zu dieser Zeit stürmt es aus Südsüdost, und die See ist hoch und grob, die Sicht mäßig.

„Einmal müßte es doch aufhören zu blasen", bemerkt ärgerlich der Kommandant im Kriegstagebuch, „zumindest aus demselben Loch. Das Widerlichste am Wetter ist, daß man ihm nicht den eigenen Willen aufzwingen kann."

In der Morgendämmerung steht das Boot wieder in der Nähe der ihm so wohlbekannten Orkneys. Auf große Entfernung kommt ein Zerstörer in Sicht, der mit hoher Fahrt heranprescht, kurz darauf noch einer, dann — — — Schlachtschiffe! Prien flucht wie der Großtürke persönlich: sie stehen 10—12 000 Meter ab, also weit außerhalb des Bereichs seiner Torpedos und laufen mit einer Fahrtstufe, die jedes Angriffsmanöver von vornherein ausschließt. Dieses Tempo kann ein Uboot nicht mithalten. Im letzten Augenblick sieht er noch, wie der Gegner nach Steuerbord abzackt und dann mit nördlichem Kurs verschwindet.

Herr im Himmel, könnte man nicht etwas näher herankommen?! Da laufen ein Nelson und zwei Schiffe der Queen-Elizabeth-Klasse, und man selbst steht ein paar lumpige tausend Meter zu weit ab. Es ist, um an den Wänden hochzugehen. Zu allem Überfluß kommt auf Gegenkurs ein Zerstörer in Sicht, dem das Boot nur durch einen größeren Umweg ausweichen kann, und dann ist die Fühlung abgerissen. Wütend wirft Prien die Vorhänge vor seine Kommandantennische, daß die Ringe rasseln.

In der Morgenfrühe taucht das Boot wegen Sprühregen und schlechter Sicht bei leichter westlicher Brise und bewölktem Himmel. Durch das Sehrohr beobachtet Prien eine ganze Anzahl von Fischdampfern. Dann wird ein Zerstörer gehört, der irgendwo im dunklen Horizont stehen muß und nach einiger Zeit in größerer Entfernung zwei Wasserbomben wirft. Eine halbe Stunde später fallen weitere fünf Wasserbomben; das knallt und rumst ganz scheußlich. Aber die Be-

satzung grinst nur: wenn alle Wabos immer so weit abliegen, sollen sie unseretwegen schmeißen, soviel sie wollen.

Das Boot steht Stunden und Tage in dem befohlenen Gebiet. Es geschieht nichts. Stunden kommen und gehen, die Wachen wechseln; wer eben oben stand, das Doppelglas vors Auge gepreßt, um den Gegner zu suchen, liegt nun in der engen Röhre auf der Koje und schläft, während oben die neue, frische Wache die Kimm absucht. Aber nichts, nichts kommt in Sicht. In eine verdammt tote Ecke hat man sie gestellt.

Dieses Herumstehen auf Wartestellung ist keineswegs ein Vergnügen. Nur Fischer schleichen überall vor ihrem Gerät umher, und die sind grundsätzlich verdächtig. Ihre Lichterführung ist ganz unregelmäßig; entweder sie fahren überhaupt abgeblendet, weil sie zu faul oder zu mißtrauisch sind, ihre Laternen auszubringen, oder sie setzen nur Topplaternen, wieder andere nur Seitenlaternen. Das geschieht ganz unsystematisch. Es ist ein unbehagliches Gefühl, immer in der Nähe dieser laurigen Kerle zu stehen. Manche von ihnen können auch sehr wohl als U-Jäger eingestellt sein, die hier den harmlosen Fischer markieren und plötzlich ihre verdammten Wasserbomben außenbords kippen.

Kurz nacheinander muß das Boot zweimal mit Alarm vor Fliegern in die Tiefe. Das macht die Laune nicht besser, da Prien nun nicht mehr weiß, ob er noch ungesehen ist oder ob er damit rechnen muß, daß man ihm eine Suchgruppe auf den Hals hetzt. So setzt er sich in Marsch und läuft ein Stück weiter nordwärts.

Die See ist leer, es weht eine leichte Ostbrise; blau und klar wölbt sich der Himmel, aus dem die Sonne angenehm wärmend herabstrahlt. Wie hineingetupft schwimmen ein paar weiße Wölkchen leicht und fröhlich durch den Himmelsraum. Allmählich sinkt die Sonne. Der Westhimmel wird immer heller, goldgelb, weißgelb und dann fast weiß.

Der Ausgucksmann, der den Westhorizont in seinem Sektor hat, flucht; denn er kann selbst mit der guten Umbralbrille nur schwer etwas sehen. Und schon ist auch der Teufel los!

Die Sonne im Rücken und daher ungesehen, fliegt ein Engländer überraschend das Boot an.

„Alarm!"

Wie die jungen Hunde purzeln die Männer übereinander in das Turmluk, als letzter der Kommandant, der, während er das Luk schließt, noch gerade erkennen kann, wie der Flieger abkippt, um zum Angriff anzusetzen.

Es ist ein kitzliges Gefühl, so mit großer Fahrt und Lastigkeit auf Tiefe zu gehen, während man vermuten muß, daß die Fliegerbomben, die einen vernichten sollen, schon ausgeklinkt sind!

Tatsächlich – während das Boot mit allen Mitteln auf Tiefe gezwungen wird, aber sicherlich noch ehe es ganz von der Oberfläche verschwunden ist – hören die Männer in seinem Innern in kürzestem Abstand das Aufklatschen von zwei schweren Gegenständen. Das sind die Bomben! Aber warum knallt es nicht?

Einen Augenblick hat Prien den lähmenden Einfall: sollte der Kerl Wasserbomben geworfen haben? Doch die Detonationen bleiben aus. So unbegreiflich der Dusel auch erscheint, den das Boot gehabt hat, die Bomben sind unscharf gewesen, Blindgänger!

Im Boot funktioniert trotzdem alles wie am Schnürchen. Genau auf der befohlenen Tiefe fängt der Leitende das Boot ab, läßt es durchpendeln und steuert es ein. Sekunden des Wartens, dann ein verstohlenes Zwinkern von einem zum andern: wieder mal Schwein gehabt!

Kurz darauf erklingt aus verschiedenen Richtungen das helle Jiteln von Zerstörermaschinen, die mit hoher Fahrt näherkommen und plötzlich unweit des Bootes stoppen.

„Völlige Stille", befiehlt Prien. „Jeder entbehrliche Mann

zur Koje"; denn nun muß er mit einer langen Wasserbombenschlacht rechnen und die Luft sparen. „Alles nicht unbedingt notwendige Licht löschen! Wer weiß, wie lange wir die Akkus beanspruchen müssen!"

Da, – die Zerstörerschrauben springen wieder an! Langsam drehend, mit geringer Fahrt wandern sie nach Osten aus. Mäuschenstill verhält sich das Boot, während die Geräusche der Zerstörer schwächer und schwächer werden und zuletzt verschwinden.

Schon steigt Prien in den Turm, um aufzutauchen, als der Funkmaat meldet, daß das Geräusch wieder zunimmt. So ein Mist! Offenbar hat der Gegner kehrtgemacht! Und dann laufen die Zerstörer so dicht am Boot vorbei, daß die Männer unten unwillkürlich den Kopf ein wenig zwischen die Schultern nehmen, weil jeder glaubt, daß in den nächsten Sekunden die Wasserbombenserien mit ihrem scheußlichen „Ijumm, Ijumm" neben dem Boot hochgehen müssen. Doch nein! Wieder wandern die Geräusche aus, werden schwächer und verschwinden.

Nun aber nichts wie an die Oberfläche und weg aus dieser Gegend! Mit einem leisen „Knapp" springt das Turmluk auf. Der Überdruck preßt auf die Ohren. Prien ist mit einem Satz auf der Brücke. In der Zentrale steht die Brückenwache klar und wartet auf den Befehl zum Aufziehen.

Prien holt tief Luft, während er seinen raschen Rundblick nimmt. Die Sicht ist sehr gut, nirgends ein Zerstörer zu sehen. Es weht ein leichter Nordost, am Himmel steht „Gustav", der silberne Mond. Gottseidank! Alles frei. Röhrend springen die Diesel an, das Boot nimmt Fahrt auf und läuft ab.

Eine halbe Stunde später sind plötzlich die Zerstörer wieder in Sicht, aber sie stehen im Mond, und da Prien sich sagt, daß sie ihn im dunklen Horizont kaum gesehen haben können, befiehlt er neuen Kurs. Mit „Beide Maschinen Große Fahrt voraus" haut er ab ins schützende Dunkel.

Tagelang lungert das Boot wartend umher. Nicht ein einziges lohnendes Ziel kommt in Sicht, nur einmal zwei englische Fischdampfer der Agathe-Klasse mit gesetzter Kriegsflagge und ziemlich hoher Fahrt.

Prien sieht ihnen mit wenig freundlichen Gedanken nach. Wenn ich von denen doch nur einmal einen allein erwischen könnte, denkt er, aber das tun die nicht, die sind immer zu mehreren.

Im Boot geht das Leben seinen gewohnten Gang. Trotz des langen Wartens, trotz Alarmen und Wasserbomben, ist die Besatzung in hervorragender Stimmung. Eifrig tut jeder seinen Dienst; der Flachs blüht, und das Tabakskollegium, das mit ständig wechselnder Besetzung im Turm tagt, hat immer neue Dummheiten im Kopf, sodaß das Lachen nicht abreißt.

Als Ubootfahrer muß man Optimist sein, und sie sagen sich alle, daß nach diesen elenden Tagen der Warterei auch einmal wieder bessere Zeiten kommen werden. Schließlich muß ja der Engländer zur See fahren, wenn er auf seiner Insel nicht verhungern will.

Nachts kommen achteraus Schatten in Sicht. Nur ganz schwach heben sie sich aus der durch Regenschauer unscharfen Kimm heraus. Prien dreht etwas darauf zu, läßt vorsichtshalber die Torpedowaffe klarmachen. Sekundenweise verschwinden sie, dann sind sie wieder da. Verdammte Unsichtigkeit! Jetzt stoßen sie in eine hellere Stelle, und da sieht er deutlich die langen, geduckten Leiber, die niedrigen Aufbauten, die ganzen Umrisse: zwei Zerstörer.

Angriff! ist sein einziger Gedanke. Endlich einmal ein paar von diesen unbequemsten Gegnern des Ubootes umlegen! Schon dreht er an, da zacken mit einem Schlage die Zerstörer auf das Boot zu.

„Alarm!" Rauschen, Zischen, Stille. Minuten, die an den Nerven fressen. Nichts, keine Wasserbomben, nur ganz leise

singen die Zerstörerschrauben, nahe – entfernter – aus ... Unfaßlich, was manche Leute für einen Dusel haben!

Vorsichtshalber bleibt Prien eine Stunde unten, ehe er wieder auftaucht.

Die Nacht ist dunkel. Scharfer Ostnordost fegt über die kurze, bockende See, Regen mit sich führend, der in die Gesichter prasselt und die Sicht erschwert. Trotzdem ist Regen zuweilen nicht unwillkommen; er wäscht wenigstens die Salzkrusten aus den Gesichtern, die sich in allen Falten und Winkeln immer wieder ansetzen.

4 Uhr 30. Es ist noch völlig dunkel, als plötzlich ein Schatten gemeldet wird. Endlich! Ran!

Schwerfällig zieht das Schiff, völlig abgeblendet, seinen Kurs. Zuweilen leuchtet an seinem Bug ein fahler weißer Schimmer auf, die brechende See.

In fliegender Eile drehen im Bugraum die Torpedobedienungen die Mündungsklappen auf. Klar im Rohr liegen die Aale. Und dann kommt das fiebernd erwartete: „Rohr – los!", das Warten, das sich in die Ewigkeit zu dehnen scheint, all diese Momente, die den Männern des Bootes jetzt schon so vertraut sind, und endlich die Enttäuschung, als die Detonation ausbleibt. Fehlschuß!

Auf der Brücke rechnet Prien in größter Eile mit seinem IWO die Schußunterlagen nach. Es bleibt nur eins: sie müssen die Gegnerfahrt unterschätzt haben. Aha, da liegt der Fehler! Verbessern und nachsetzen! Preßluft zischt, Wasser spritzt dünn und scharf in den Bugraum. Das Boot schüttelt sich unter dem Ausstoß des Aales ...

Nach einer knappen Minute Laufzeit der Aufschlag! Kurz vor der Brücke des Dampfers, obwohl Mitte gezielt war und genau losgemacht. Daran erkennen sie den zweiten Fehler: sie haben die Größe des Dampfers unterschätzt; er hat nicht 3000, sondern etwa 5000 Tonnen. Prima!

Im Ablaufen beobachten sie, wie das Schiff langsam in den Fluten versinkt.

„An Funkraum: Frage, gibt der Dampfer SOS?"

„Dampfer funkt nicht!" kommt es zurück.

Nach anderthalb Stunden, als das Boot zum Nachladen seiner Rohre getaucht ist, knallt die erste Wasserbombe. Prien taucht auf und läuft, da kein Gegner mehr in Sicht ist, mit hoher Fahrt ein gutes Stück weit ab, ehe er wieder auf Tiefe geht.

Alles bleibt ruhig. Nach dem Frühstück gehen die Freiwachen zur Koje, es ist ein ganz gewöhnlicher Ubootsalltag. Nichts besonderes ereignet sich. Wie aus heiterem Himmel fallen um 10 Uhr 49 fünf ungewöhnlich harte und laute Wasserbomben. Dreiviertel Stunden später folgen zwei weitere einzelne, dazu Geräusche von mindestens drei Zerstörern.

Der Frieden ist dahin.

Schlich um Schlich versucht sich Prien den Zerstörern zu entziehen, aber die Geräusche halten sich zäh in der Nähe. Gerade, als er denkt, daß nun die Luft endlich rein sei, kommen „15 Uhr 30 noch mal vier so üble Wabos. Diese Sorte ist neu und scheußlich."

Geht das nun so weiter? Auf alle Fälle wartet das Boot noch eine Weile in der Tiefe und setzt seinen Schleichkurs fort, ehe es auftaucht.

Es ist jedesmal, als wenn einem das Leben neu geschenkt würde, wenn man nach solcher Wasserbombenschlacht das Turmluk aufreißen, auf die Brücke springen, in vollen Zügen die frische Luft einatmen und in den weiten Himmel über sich sehen kann.

Sausend pumpen die Lüfter neue Luft durch das ganze Boot. Beide Diesel! Bis auf die Brücke hinauf ist das Zischen der Preßluft zu hören, die in die Zylinder fährt. Dann springen die Böcke fauchend und aufgeregt an, am Heck quirlt das Schraubenwasser auf; das Boot geht auf neue Suchfahrt.

Nichts kommt in Sicht, nur einmal, während einer Tauchzeit, fallen in größerer Entfernung acht bis zehn Wasserbomben.

Am nächsten Nachmittag, bei stürmischem Nordost, der Schneeböen mit sich heranführt, sodaß die Sicht zeitweilig kaum einige hundert Meter beträgt, geht ein Funkspruch ein, der das Boot mit höchster Marschfahrt in die Heimat zurückbefiehlt. Nanu, stimmt da etwas nicht? Sofort gehen die Maschinen auf „Zweimal Halbe Fahrt". Schwer hat das Boot gegen die harte See anzukämpfen, die gerade aus seiner Kursrichtung heranrollt. Stundenlang stehen die Brückenwachen bis an die Hüften im eiskalten Wasser, aber der Kommandant kann mit der Fahrt nicht heruntergehen, wenn er rechtzeitig um die gefährliche Ecke im Norden herum will, ohne gerade bei Tagesanbruch dort anzukommen.

Zu allem Überfluß meldet der LI: „Backbordbrennstoffpumpe ausgefallen!" sodaß das Boot tauchen muß, bis die Pumpe ausgewechselt ist. Durch Große Fahrt versucht Prien den Zeitverlust wettzumachen.

Fahrplanmäßig erreicht er die kritische Ecke, passiert sie und geht auf den Heimatkurs. Nicht weniger als sechsmal an diesem einen Tage muß er vor Fliegern tauchen.

Kommandant und Besatzung denken sich ihr Teil: zuerst der plötzliche Rückmarschbefehl, dann diese lebhafte Fliegertätigkeit; da muß etwas im Busch sein!

Mitten in der Nacht ein neuer Funkspruch: das Boot soll den Rückmarsch abbrechen und die Suche nach notgelandeten Fliegern aufnehmen.

Stunde um Stunde kreuzen sie nun in dem befohlenen Gebiet auf und ab. Es steht ein steifer Nordwest, die See ist kurz und steil, aber die Sicht gut. Unablässig suchen die gläserbewehrten Augen die See ab. Nichts! Kein Flugzeugwrack, kein Schlauchboot, keine Trümmer.

Endlich entschließt sich Prien schweren Herzens, die sinn-

los gewordene Suche abzubrechen. Er befiehlt wieder Heimatkurs und macht gegen Mittag des nächsten Tages nach normalem Marsch im Stützpunkt in der Heimat sein Boot fest.

Es liegt etwas in der Luft, das haben sie alle schon draußen auf See gespürt. Jetzt in der Heimat wird es noch deutlicher. Das Boot soll nur ganz kurz kleine Reparaturarbeiten durchführen, eindocken, neu ausrüsten und dann in wenigen Tagen wieder hinaus zur Unternehmung. Es gibt keinen Urlaub diesmal, es liegt etwas in der Luft!

Noch weiß niemand von ihnen, was da vor sich geht, noch ahnen sie nicht, auch Prien nicht, daß der Führer im Begriffe ist, dem von England geplanten Zugriff auf Norwegen durch einen blitzschnellen Gegenschlag zuvorzukommen.

Kaum acht Tage brauchen sie in der Heimat, um sich wieder einsatzklar zu machen.

Beim Auslaufen das immer gleiche Bild: der Kommandant auf der Brücke, das kurze Schrillen der Batteriepfeife, eilige Hände, die die Leinen loswerfen, Abschiedsrufe, Winken, der Flottillenchef, der die Hurras ausbringt, die eigene Antwort und ... hinaus geht es.

Es ist ein grauer Tag, aus Osten brist es; kleine, kurze Wellen stehen dem Boot entgegen.

Nach wenigen Stunden schon ist man wieder im alten Feindfahrtdreh, taucht vor einem Fischer, weicht aus vor einem Zerstörer, der, von Zeit zu Zeit eine Wasserbombe werfend, mit kleiner Fahrt seines Weges zieht und das Boot nicht bemerkt, taucht wieder vor zwei norwegischen Dampfern, von deren Flanken die Farben ihres Landes, Rot mit Blau im weißen Kreuz, hell herüberleuchten. Auftauchen, dann Weitermarsch, und wieder Tauchen vor einem Flieger.

Nach Norden, nach Norden!

Tauchen vor mehreren schnellen Fischdampfern. Aha, da haben wir die Bescherung! Mal laufen sie, mal stoppen sie,

offenbar eine Gruppe von U-Jägern. In der Zeit, in der man eigentlich friedlich zu Abend essen wollte, fallen nicht weniger als neunundzwanzig Wasserbomben.

Vorsichtig verholt sich das Boot aus dieser gefährlichen Nachbarschaft. „Eine höchst widerwärtige Bewachung", schreibt Prien in sein Kriegstagebuch, „dauernd ein Fischer nach dem andern. Hier könnten sich mal Fischer-knackenderweise unsere Kreuzer betätigen oder die Zerstörer."

Er ahnt noch nicht, daß diesen im Augenblick ganz andere Aufgaben anvertraut sind, daß sie mit hoher Fahrt nach dem höchsten Norden hinaufbrausen, bei sich an Bord Gebirgsjäger für Narvik, andere Truppenteile für andere norwegische Plätze.

Mühsam und Meile für Meile verfolgt er seinen Kurs ins Operationsgebiet. Täglich werden die Nächte heller. Ein klotziger Südwester löst das anfängliche Schönwetter ab, der Regenschauer vor sich hertreibt, eine grobe See aufjagt und die Sicht behindert.

Das langsame, durch Fischerbewacher und Suchgruppen so behinderte Marschieren reizt Kommandant und Besatzung. „Trotz des Mistwetters kommen Wabos", meldet das Kriegstagebuch, „wieder weit entfernt, dennoch können sie einen zur Wut reizen. Um 19 Uhr passiert uns der Schmeißer, ein Fischdampfer, ziemlich dicht. Zu gerne möchte ich ihm einen verpuhlen." Doch für diesmal muß Prien seine Angriffslust zähmen. Zu eindeutig geht sein Befehl dahin, unter allen Umständen ungesehen zu bleiben.

Sonntag, der 7. April! Früh am Morgen für Prien ein Funkspruch: „Kommandant U... hat Tochter bekommen. Hoffentlich gibts nachher so viele Soldaten, daß jede einen abbekommt!"

Gleichzeitig ist ein anderes Funktelegramm eingegangen, das den Kommandanten über Ziel und die Aufgaben der Unternehmung ins Bild setzt. Donnerwetter! „Das ist mal

ein guter Sonntagsanfang mit zwei so guten Nachrichten!" Er denkt an die Aufgabe, die ihm bevorsteht und an die Frau zu Hause, die ihm sein zweites Töchterchen geschenkt hat. Aber es bleibt ihm nicht viel Zeit für diese Gedanken an sie, nur die Freude, die ihn erfüllt. Das Boot fordert den Kommandanten ganz; es erreicht jetzt sein Operationsgebiet, wo es zunächst Wartestellung beziehen wird.

Ungesehen bleiben? Das heißt, tauchen und Stunde um Stunde getaucht dastehen, hin und wieder einmal nach oben gehen, um das Boot durchzulüften und wieder tauchen für lange, lange Stunden.

„Diese Tauchfahrten auf Wartestellung sind die reinsten Nervensägen", schreibt Prien. Immer muß man damit rechnen, daß oben Zerstörer, Bewacher, Fischdampfer unbemerkt heranschleichen, immer muß man auf alles und jedes gefaßt sein. Man kann nur lauschen, ist allein auf sein Ohr angewiesen. Und das ist für den Kommandanten das Schlimmste; denn er, der sich in jeder Minute ein klares Bild von der Lage machen muß, ist unter Wasser allein auf seine Vorstellungskraft angewiesen.

Am frühen Nachmittag, wie ein Blitz aus heiterem Himmel, das rollende „Ijumm!" von vier Wasserbomben nahe am Boot, das, wie von Riesenfäusten geschüttelt, auf- und niederspringt. Einige Lampen fallen aus, ein paar Gläser springen, Wasser sprüht für kurze Augenblicke in dichtem, harten Strahl ins Boot, bis die Hähne abgedreht und neue Gläser eingesetzt sind. Verdammte Sch...

Fünfundzwanzig Wasserbomben werden im Laufe der nächsten vierundzwanzig Stunden im Boot gehört, und wenn auch keine ihm unmittelbar gilt, so zehrt doch die ständige Wiederholung an den Nerven. Von Zeit zu Zeit geht Prien auf Sehrohrtiefe, um sich ein Bild zu verschaffen, wie es da oben aussieht, und fast jedesmal zeigt ihm das Okular irgendwo einen Bewacher, der sich in der groben See herum-

lümmelt. „Ich muß doch am ersten Tage im Operationsgebiet bemerkt worden sein, denn die ganze Gegend stinkt von Bewachern", schreibt er wütend in sein Kriegstagebuch. Es ist zum Auswachsen. Da steht man herum und der Befehl heißt: Warten, warten, warten.

Endlich ist die für dieses Gebiet befohlene Zeit herum. Aufatmend macht sich Prien auf den Weg ins neue Operationsgebiet. Das bringt Abwechslung! Nicht nur, daß endlich wieder frische Luft durchs Boot weht, nicht nur, daß das vertraute Dröhnen der Diesel wieder durchs Boot schüttert, nein auch der Gegner sorgt dafür, daß es nicht langweilig wird. Kurz nacheinander schickt er drei Flugzeuge, vor denen U-Prien mit Alarm in den Keller geht. Der letzte von ihnen bewirft das Boot am späten Nachmittag mit vier Bomben, und sieben Minuten später folgt „ein Segen von insgesamt 111 schweren Bomben und 298 kleinen. Beim Auftauchen riecht es stark nach Brennstoff. Es ist mir nicht klar, wo dieser Zauber hergekommen ist. Der Anfang kam von dem Flieger, das war klar. Dann aber kam der Segen von einem Fahrzeug, das, wie vom Himmel gefallen, plötzlich schwach zu hören war. Trotz der schwachen Schraubengeräusche lagen die Bomben in solcher Nähe, daß beachtliche Erschütterungen durch das Boot gingen. Die haben wohl den ganzen Norwegen-Ärger ausgekübelt über uns."

Den Norwegen-Ärger – jawohl; denn nun stehen in allen wichtigen Hafenplätzen Norwegens die Soldaten des Reiches, nun donnern die Motoren deutscher Flieger über das hohe, gebirgige Land mit seinen Gletschern und Fjorden dahin, nun ist der Schlag erfolgt, der dem Gegner das Spiel verdirbt und die Flanke des Reiches sichert: Norwegen ist dem englischen Zugriff entzogen.

Prien setzt einen Funkspruch an den BdU ab, in dem er diesen mysteriösen Angriff meldet. In der Heimat setzt sofort das Nachrichtenspiel ein. Es stellt sich folgendes heraus:

zur gleichen Zeit, jedoch nicht unerheblich von Priens Standort entfernt, haben starke Kräfte der deutschen Luftwaffe einen großen Verband der britischen Flotte, der unterwegs war, um das von den deutschen Truppen und leichten Seestreitkräften besetzte Bergen anzugreifen, mit einem Hagel von Bomben aller Kaliber zugedeckt und ihn gezwungen, sein Vorhaben aufzugeben. Man bekommt einen Begriff von der Wucht und Wirkung dieser Bomben, wenn man liest, daß Prien glauben konnte, sie lägen nahe bei ihm und gälten ihm und daß „beachtliche Erschütterungen durch das Boot gingen"!

Es wird Nacht. Das Boot taucht. Jetzt ist die Zeit gekommen, der Brennstoffleckage nachzuspüren. Nichts ist für einen Ubootskommandanten ungemütlicher als der Verdacht, eine Brennstoffspur hinter sich herzuziehen, die dem Gegner in jeder Minute den genauen Standort des Bootes anzeigt. Alle verfügbaren Männer setzt Prien deshalb an, diesen verborgenen Feind aufzustöbern. Möglichkeit für Möglichkeit prüfen sie mit peinlicher Sorgfalt durch, bis nur eine übrig bleibt: ein Riß in einem Backbord-Tauchbunker, und da dieser ohnehin fast leer ist, läßt Prien ihn kurzerhand ausblasen und alle Brennstoffreste daraus entfernen. Gottseidank, die Ölspur ist fort! „Das hebt dem kleinen Mann die Wolken von der Brust", stellt der LI mit einem erleichterten Seufzer fest.

Ein Funkspruch geht ein, der Befehl zum vollen Einsatz: das Boot geht nach Narvik! „Beide Maschinen Große Fahrt voraus!"

Nach Norden, nach Norden, zäh und verbissen gegen die steilen Seen eines Frühjahrssturmes an! Die Brückenwachen stehen zeitweilig bis an die Brust im Wasser. Prien muß mit der Fahrt heruntergehen, damit ihm die graue See nicht die Männer von der Brücke wäscht.

Mit der höchsten gerade noch möglichen Fahrtstufe läßt

er weiterlaufen, von Zeit zu Zeit immer wieder selbst auf der Brücke, wie alle anderen sich blitzschnell duckend, wenn die messerscharfen Spritzer herauffegen, wie sie durchnäßt, frierend und in sich hineinschimpfend. Durch den Turm, auf und nieder in stetigem Wechsel, wandern die nassen und die trockenen Lappen für die Gläser der Ausgucks. Einwandfreies Sehen ist kaum möglich; trotzdem bleibt Prien oben. Er muß das Risiko laufen, unvermutet gesehen und angegriffen zu werden; denn jetzt gibt es nur ein Ziel: nach Norden, so schnell wie möglich nach Norden!

„Paßt mir gut auf, Kameraden!" ermahnt er gerade einmal wieder seine Ausgucks, um sich für kurze Zeit nach unten zu begeben. Er bringt den Satz kaum zu Ende; denn sein Blick fällt in diesem Augenblick auf ein Flugzeug. „Alarm!!" Durchdringend schrillen die Glocken, überall flammen die roten Lichter auf. „Los — weg mit euch, nach unten!" Ein Ruck, der Vorreiber ist dicht, das Turmluk zu. Fluten! „Himmel, verfluchte Schweinerei!" schimpft Prien in der Zentrale, „das kommt von dieser verdammten Gegenanbolzerei und dem ewigen blödsinnigen Wasser auf der Brücke!"

„Rums! — Rumms — Rabumm — Rrramm!!" brüllen die ersten Bomben auf. Fünfzehn weitere fallen in den folgenden zwei Stunden. Dann scheint der Gegner genug zu haben von diesem einseitigen Spiel; es wird still.

Am Nachmittag des anderen Tages kommt das Boot endlich zur Feindberührung. „Mastspitzen in x Grad", meldet der Ausguck an Backbord vorn. Schnell kommen sie auf.

Prien taucht und hängt sich ans Sehrohr. Hinter den Zerstörern schieben sich, massig und grau, große Silhouetten über die Kimm herauf: ein schwerer Kreuzer und — Schlachtschiffe! Schlachtschiffe — der Traum jedes Kommandanten. Jetzt, heiliger Bettsack, hilf! Ran! Aber nicht losgeprescht wie ein Stier, sondern vorsichtig, sachte, unsichtbar, heim-

lich wie ein Raubtier, das unter dem Winde sein Wild beschleicht. Sparsamkeit, äußerste Sparsamkeit im Gebrauch des Sehrohrs! Sekundenbruchteile nur darf es hinauf ins Licht, das muß genügen, um Gegnerfahrt und Lage festzustellen und den Angriff anzusetzen ...

Wieder ein Sehrohrstipp: Verdammt, da liegen die beiden Zerstörer mit schäumender Bugsee genau auf das Boot zu, und die Dicken drehen gerade hart ab, daß der weiße Schaum von ihren Flanken herüberblitzt. Prien zaudert nicht lange. „Auf ... zig Meter gehen!" Hart kippt das Boot an, saust wie ein Fahrstuhl auf Tiefe und pendelt dort, meisterhaft abgefangen, ein. „Das kam mir doch recht komisch vor", sagt Prien zu dem Wachoffizier, der neben ihm im Turm auf der Leiter steht, „ich verstehe bloß nicht, wie die uns auf diese Entfernung spitz gekriegt haben. So ein Mist!"

„Vielleicht ein Bordflugzeug", meint der WO.

Prien nickt. „Anders wäre es auch garnicht zu erklären." Aufmerksam koppeln sie am Kartentisch die Kurse nach. Danach scheint es, daß sie an einem Teil des Gegners vorbeigestoßen sind, aber die Hauptmacht muß noch vor ihnen stehen.

„Lautes Schraubengeräusch von ..." Ramm – ijumm – boum: Wasserbomben!

„Siehste", sagt Prien, „es regnet wieder. Papa weiß schon Bescheid ..."

„Wieder große und kleine Knalle", schreibt er ins Kriegstagebuch, „unschön und unerwünscht."

Auf Sehrohrtiefe hat er sofort wieder einen Zerstörer im Okular, der in großer Entfernung mit westlichem Kurs dahinfegt; die beiden andern sind verschwunden.

„Auftauchen!"

Es ist doch besser oben; man weiß, woran man ist: klare Verhältnisse.

„Eigenes Boot in 70 Grad", meldet die Brückenwache.

Schnell nähern sich die Kameraden. Gruß und Gegengruß. „Sprachrohr auf die Brücke!" Und schon wieder Alarm! Zerstörer! Nicht einmal zu einem kleinen Schwatz lassen einem die Kerle Zeit. Na, warte ...

„Rohr V klar!"

„Rohr V ist klar!"

Alles fiebert. Einen Zerstörer umzulegen, das wäre schöner als ein fetter Dampfer. Endlich könnte man es den Burschen einmal eintränken!

Jetzt – jetzt, jetzt muß doch das „Los" kommen. Stattdessen: „Mündungsklappe Rohr V schließen!" Mist, verfluchter!

Im letzten Augenblick zackte der Zerstörer hart ab, das Sehrohr schnitt unter, und als das Boot wieder eingesteuert ist, sind nur noch die Nadelspitzen der Masten in großer Entfernung hinter den hohen Dünungsrücken zu erkennen. Da entschließt sich Prien, den Gegner in den Fjorden zu suchen, in die er nach eingegangenen Funksprüchen eingebrochen ist und in denen sich an diesem Tage das Schicksal der deutschen Zerstörer nach härtestem Kampfe erfüllt.

Ein nachmittags eingehender Funkspruch bestärkt Prien in seinem Vorhaben. Weitere Meldungen besagen, daß schwere englische Seestreitkräfte und Zerstörer vor und um Narvik stehen müssen. Ran!

Prien versucht, sich in die Lage des Gegners zu versetzen. Was, denkt er, würde ich tun, wenn ich die englischen Streitkräfte befehligte? Die Antwort ist klar: ich würde versuchen, die in Narvik befindlichen Truppen abzuschneiden.

So läuft er in der Nähe Narviks in einen Fjord ein. Es ist völlig windstill, ein grauer Himmel wölbt sich über den schwarzen Bergen, die steil und hoch aus dem Wasser aufsteigen und deren Häupter mit Schnee und Eis bedeckt sind.

Alle Sinne sind aufs äußerste gespannt. Hinter jedem Felsvorsprung kann der Gegner lauern, aus jedem Haus kann

er plötzlich sein Feuer auf das Boot eröffnen, das sich, weithin sichtbar, nun in den Fjord hineintastet.

Ein paar Fischer, kleine hölzerne Kutter, werden umgangen, aber es ist unmöglich, sie ungesehen zu passieren. Das ist unangenehm genug! Vorsichtig tastet sich Prien fjordeinwärts.

Da! Kreuzer in Sicht! Die „Southampton" mit ihren Zerstörern.

„Rohre klarmachen!"

In kürzester Zeit kommt die Gegenmeldung: „Alle Rohre sind klar!" Chance, Kameraden, große Chance!

Aber es ist, als hätte der Teufel seine Hand im Spiel! Während das Boot schon zum Angriff ansetzt, drehen wie auf Verabredung und wie magnetisch angezogen, die Zerstörer plötzlich hart zu und zwingen es, in der Tiefe zu verschwinden, ehe es seine Torpedos losmachen kann. Das ist Pech, das ist „Schweinerei großes", aber Prien denkt nicht daran, aufzugeben. Vorsichtig setzt er sich seitlich hinaus, um von dort einen zweiten Anlauf zu versuchen.

Plötzlich ein Knirschen, ein Rumpeln im Vorschiff! Aufgeschreckt lauscht er nach unten. „Grundberührung!" meldet der Leitende, „das Boot sitzt fest!"

„Beide Maschinen stopp! — Äußerste Ruhe im Boot!"

Schöne Bescherung; festgeklemmt liegen sie am Grunde eines norwegischen Fjords, wissen nicht, ob es ihnen gelingen wird, jemals wieder freizukommen, können es nicht wagen, sofort mit den Maßnahmen zu beginnen, die das Boot vom Grunde lösen würden, und hören über sich klar und deutlich die Schraubengeräusche der suchend herumbrausenden Zerstörer und Bewacher.

Stundenlang hält dieser Zustand an, Stunden, in denen ihnen nichts übrig bleibt, als zu warten, die Nerven zu bewahren und wenigstens nach außen hin Gleichmut zu zeigen, auch wenn ihnen garnicht sehr ruhig zu Mute ist.

Gegen Mittag, als es endlich oben ruhiger geworden ist, versucht Prien, das Boot vom Grunde zu lösen, aber „beim ersten Angehen der Maschine beginnt der Zauber wieder. Das Boot liegt fest und steif, anscheinend klemmt das Vorschiff zwischen Felsen. Der Versuch sofort wieder eingestellt." So das Kriegstagebuch.

Von Zeit zu Zeit meldet die Maschine den Wasserstand in der Dieselbilge, in die durch die undichten Sternbuchsen langsam in dünnen Rinnsalen das Wasser rieselt. Viel ist es nicht, aber mit der Zeit steigt der Spiegel doch so, daß Prien Maßnahmen dagegen ergreifen muß. Die Lenzpumpen anzustellen, ist unmöglich; ihr Gang würde den Gegner alarmieren. „Umpumpen mit Handpumpe", befiehlt er nach kurzem Überlegen, „jedes Geräusch dabei vermeiden."

Eine unsäglich mühsame Arbeit beginnt nun. Hub für Hub, ganz langsam, ganz vorsichtig, wird das eingedrungene Wasser weiter nach vorn gepumpt. Der Leitende untersucht den Sauerstoffgehalt der Luft. Das Ergebnis ist nicht geradezu trübe, aber auch nicht beglückend. Die Luftverbesserung muß angestellt, Sauerstoff ins Boot gelassen werden. So kann man es noch lange aushalten. Die Männer auf den Kojen atmen in die Kalipatronen aus, in denen sich die Kohlensäure bindet. Ein hartes, stummes Kämpfen ist in ihrem Nichtstun ebensosehr wie in ihrem Tun.

Bis zum späten Nachmittag warten sie in völliger Stille. Dann macht Prien einen neuen Versuch und – prompt setzt die Verfolgung wieder ein. Sie wissen also, daß er da ist, aber sie kennen ihn schlecht; Prien läßt sich nicht aushungern! Mit härtesten Maßnahmen läßt er den Leitenden weitermachen und wirklich: das Boot rührt sich, ruckt, knirscht, kommt frei.

Seit er sich zu regen begann, geht es über ihm zu wie in einem Hexenkessel, sodaß er das Boot nach dem Freikommen behutsam wieder hinlegt, diesmal freiwillig, und wei-

ter wartet, bis die Zeit des Dämmerungseinbruchs gekommen ist, dieses graufahlen Lichtes, das hier im hohen Norden die Nacht ersetzt.

Stille. Lauschen. Warten. Zuweilen die leisen Ansagen des Funkmaaten: „Zerstörergeräusche nehmen zu ... ab ... wandern nach Steuerbord ..."

Langsam bringt endlich Prien das Boot zum Steigen, obgleich das Geräusch der Schrauben weitermahlt und näher heranrückt.

Auf Sehrohrtiefe entdeckt er die Störenfriede, zwei Fischkutter, die eifrig hin und herlaufen, und einen Zerstörer. Es scheint jedoch, als ob sie trotz allen Suchens nicht recht wüßten, wo das Boot eigentlich steckt.

Das Wetter ist denkbar ungünstig, geradezu übel für Prien: Mondschein, ölglattes Wasser, sehr gute Sicht, und da soll er ungesehen auftauchen! Selbst das Nordlicht von Scapa war nicht so störend wie diese fade Helligkeit!

Mit kleinster Fahrt verholt er sich unter die Küste, taucht auf, lüftet das Boot sofort durch und schleicht sich dicht an eine Insel außer Sicht seiner Gegner. Er ist wütend; zuviele Chancen haben sich in den vergangenen zwei Tagen im letzten Augenblick gegen ihn gewandt! Wenn er auf den Zerstörer, wenn er auf die Dicken, wenn er auf den Kreuzer im Fjord zum Angriff gekommen wäre, ja dann ...! Aber nichts war es, als jedesmal „Alarm" und auf Tiefe. Boot und Besatzung sind bis an die Grenze eingesetzt worden, und kein Erfolg! Jetzt bekommen sie wenigstens die paar Stunden Ruhe, deren sie dringend bedürfen.

Kurz nach Mitternacht passiert ein kleiner, abgeblendeter Küstendampfer in ziemlicher Nähe. Auf dem Uboot rührt sich nichts. Wie die Steine stehen die Ausgucks; sie wollen, sie müssen ungesehen bleiben und begreifen es doch zugleich nicht, daß der Kolcher sie in dem strahlenden Mondlicht nicht entdeckt und die Gegend wildmacht, sondern stur und

geradezu seines Weges dahinschiebt, bis er im Schummern verschwindet.

Unermüdlich durchforschen die Ausgucks mit ihren scharfen Nachtgläsern das fahle Halbdunkel der Polarnacht. Es ist fast so hell wie am Tage, nur die Farben fehlen. Das Licht ist seltsam unwirklich, und das Bewußtsein, daß die Buchten und Fjorde mit ihren Winkeln und Bergschatten überall vom Gegner besetzt sein können, schärft die Sinne bis aufs äußerste.

Um halb zwei Uhr früh kommt ein Fahrzeug von achtern auf. Prien läßt vorsichtshalber tauchen. Durchs Sehrohr nimmt er bald darauf ein zweites Schiff wahr, das anscheinend gestoppt liegt. Nach und nach erkennt er weitere Einzelheiten: „Das achtere Fahrzeug ist ein abgeblendeter Küstendampfer, an der Einfahrt eines Nebenfjordes liegen an der Stelle, an der die Fjorde zusammenlaufen, drei bewaffnete Fischkutter und ein Fischdampfer untätig herum. Luft und See sind immer noch völlig still, um drei Uhr ist es bereits wieder taghell."

Im Laufe des Tages, während dessen das Boot an seinem verhältnismäßig sicheren Platz verbleibt, kommen unregelmäßige Zerstörerpatrouillen aus allen im Sichtkreis liegenden Fjorden. Dazu starke Fischkutterüberwachung, sonst kein Verkehr. Eine harte, harte Geduldsprobe stellt dieser Tag für sie alle dar. Trotzdem geht Prien nicht fort, hartnäckig hält sich in ihm ein Gefühl, das ihm zu bleiben rät: Ubootsnase.

Am Spätnachmittag, als er eben auftauchen will, um sich zum Aufladen seiner Batterie einen geschützten Nachtplatz zu suchen, dringen plötzlich fremdartige, nie gehörte, klirrende und metallisch rumpelnde Geräusche ins Boot. Fragend, erschreckt, sehen die Männer einander an. Was, zum Teufel, ist das für eine neue Schweinerei?!

Zehnzentimeterweise geht Prien auf Sehrohrtiefe. So

etwa steigt ein ganz alter, aus vieler Erfahrung mißtrauischer Hecht, steif wie ein Stock, mit unmerklichem Brustflossenspiel, einem verdächtig blinkenden, unbekannten Gegenstand entgegen.

Das Sehrohr stippt drei Zentimeter frei. Prien traut seinen Augen nicht. Da liegen vor ihm drei ganz große Transporter, neben ihnen ein französischer Kreuzer, ein anderer Kreuzer und drei Frachtdampfer!

„An alle Stellen", gibt er nach unten, und seine Stimme ist ganz heiser vor Aufregung, „da liegt eine ganze Flotte; das Klirren eben muß von ihren Ankerketten herrühren." Wie ein elektrischer Schlag wirken seine Worte im Boot.

Das Auge fest ans Okular geklemmt, beobachtet er weiter. Was er sieht, bestätigt seine Vermutungen über die Absichten des Gegners. Hier werden Truppen ausgeschifft!

Viele Fischkutter wieseln eifrig zwischen der Küste und den Transportern hin und her. Leer kommen sie, vollbesetzt mit Menschen, mit Waffen und Material fahren sie zurück.

Eiskalt setzt Prien seinen Angriff an. Wie die Teile einer Maschine arbeiten unten die Männer, exakt, kühl, konzentriert. Vier Aale verlassen die Rohre. Deutlich kann man sie im Boot laufen hören, den hohen, schwirrenden Ton ihrer Antriebsmaschinen.

Priens Auge verschmilzt fast mit dem Okular. Wenn das Treffer werden, wenn diese Dampfer absaufen, steht das bisher gelandete englisch-französische Norwegenkorps ohne Material und Nachschub an der felsigen Polarküste. Unausdenkbar wären die Folgen für den Verlauf des ganzen Feldzuges hier im Norden. Blitzartig schießt ihm das alles durch den Kopf. Sie müssen ja treffen, denkt es in ihm, Kinderspiel, lauter große, vor Anker liegende Schiffe!

Unter ihm lauern seine Männer. Laut zählt der Obersteuermann die Sekunden. Jetzt ... jetzt ... muß die Ver-

nichtung drüben losbrechen. Noch nichts? Ungeduldig tritt Prien hin und her ...

Nichts. Stille ...

Fassungslos sehen sie sich an. Wie ist das möglich? Keiner weiß eine Erklärung, keiner spricht ein Wort. Fiebernd rechnet Prien mit seinen Wachoffizieren die Schußunterlagen nach. Sie stimmen. Er befragt seinen Torpedomechanikersmaat in eindringlichster Weise. Die Aale waren nach menschlichem Ermessen in Ordnung. Es ist unfaßbar! Es ist doch nicht denkbar, daß in diesem Augenblick, der die Möglichkeit barg, die ganze Norwegenaktion des Gegners entscheidend zu unterbrechen, vier Torpedos gleichzeitig ausfallen! Und doch bleibt die Tatsache bestehen, daß die Ziele immer noch schwimmen, daß immer noch die Motorkutter hin und her eilen und an Land schleppen, was sie nur fassen können an Menschen und Material.

Prien weiß, daß er sich auf seine Männer verlassen kann wie auf sich selbst. Und Fehlschüsse? Er kann sich nicht entschließen, daran zu glauben. Blaß von Enttäuschung, kaum imstande, keine kochende Wut, seine zornige Auflehnung gegen das Schicksal zu beherrschen, läßt er auslaufen. Jetzt müssen seine Nerven die schwerste Belastung aushalten. Er zwingt sich gewaltsam zur Ruhe, zwingt sich, das Boot mit aller Vorsicht an eine geschützte Stelle zu bringen, wo er auftauchen, die Batterie nachladen und seine letzten Torpedos in die Rohre schieben lassen kann. Bis Mitternacht dauern diese Arbeiten.

Prien muß sich eisern zusammennehmen, nicht unausgesetzt an seinen Mißerfolg zu denken und kann es doch nicht hindern, daß ihm immer wieder das Bild der Transporter, der Kreuzer und der vollbeladenen Boote vor das innere Auge tritt. Welch ungeheuerliche, schauerliche Vernichtung wäre losgebrochen, hätte er mit diesen vier Aalen Treffer erzielt und Schlag auf Schlag den vollgepfropften Trans-

portern die Leiber aufgerissen. Nur nicht daran denken; man wird verrückt, wenn man zuviel daran denkt! Könnte es hieran liegen? Nein. Daran! Auch nicht. Trotz aller Ablenkungsversuche kreisen die Gedanken immer wieder um diesen einen Punkt. Kann das Wasser der Fjorde in seiner eigentümlichen Zusammensetzung einen ungünstigen Einfluß auf die Funktionen der Aale haben? Kann dies . . .? Kann das . . .?

Die Stunde des nächsten Anlaufs beendet endlich sein Grübeln, seine Selbstprüfung, seine Auflehnung gegen etwas, das er als widriges Geschick empfindet und dem sein Wille, sein an Klarheit und Tat gewöhnter Geist sich doch zu unterwerfen weigern. Ran, denkt er, und damit ist er bisher immer am besten gefahren.

Als er zum Angriff aufdreht, ist es bereits ziemlich hell. „Rohr IV fertig! – Lloos!"

Der Aal läuft. Schnurgerade zieht er seine Bahn auf einen der Kreuzer zu. Diesmal scheint alles klarzugehen. Da plötzlich sieht Prien, wie der Torpedo einen Knick nach rechts macht, und um zehn Grad falsch steuert. Sekundenlang fühlt er sich wie überflutet von einer Welle von Hoffnungslosigkeit. Dann reißt er sich zusammen. Hoch und ein wenig gedehnt wie immer, kommen seine Befehle für den weiteren Angriff auf die Transporter: „Neuer Kurs . . . Grad!" Ruhig bestätigt der Gefechtsrudergänger. Das Boot dreht an. Da; – ein Knirschen, im Drehen kommt es auf einer Untiefe fest!

Das ist das Ende, schießt es Prien durch den Kopf. Hellgraue Dämmerung, glänzende Sicht, ich mit meinem Boot hoch und trocken vor aller Augen und drüben die Geschütztürme der Kreuzer. In der gleichen Sekunde schlägt der fehlgelaufene Aal am Ufer auf einen Felsen auf, und geht mit ohrenbetäubendem Krachen, eine gewaltige Sprengsäule himmelauf reißend, in die Höhe!

Nur eine Frage von Sekunden kann es jetzt noch sein, daß die Kreuzer das Boot aufgefaßt haben und mit ihren Granaten im Ziel liegen. Allein blitzschnelles Handeln kann vielleicht noch helfen.

„Beide Maschinen Stopp! Beide Maschinen Äußerste Kraft zurück. Alle nicht unter Deck benötigten Leute mit größter Beeilung an Oberdeck!"

Prien hofft, das Boot freischlingern zu können. Es ist ein letzter, ein verzweifelter Entschluß, aber an welche Hoffnung klammert man sich nicht!

Der Zweite Wachoffizier flitzt nach unten, um seine Geheimsachen zur Vernichtung vorzubereiten. Ein paar Mann schlagen Sprengpatronen im Boot an; unter keinen Umständen darf es dem Gegner in die Hände fallen.

An Oberdeck kommandiert der Erste Wachoffizier die freie Besatzung: „Nach Backbord marschmarsch! – Zurück marschmarsch!" Und wieder nach Backbord – und wieder zurück.

Plötzlich Morsezeichen von einem Fischdampferbewacher. Auch das noch!

„Soll ich irgend etwas zur Irreführung hinübermachen?" fragt schnell gefaßt der Signalgast der Brückenwache.

„Um Gottes willen! Vielleicht hält uns der für einen Felsen oder ein Leuchtfeuer!" Prien glaubt ja selbst nicht daran, aber er hat schon soviel Sonderbares erlebt, soviel Unmögliches möglich werden sehen, – man kann nie wissen.

Unter Deck hat inzwischen der LI Preßluft auf zwei Zellen im Vorschiff gegeben. Singend und zischend, mit einem kalten, schneidenden Ton, der bis zur Unerträglichkeit an den Nerven reißt, drückt sie das Wasser nach draußen. Es scheint dem Kommandanten in diesem Augenblick, als müßte man das durchdringende Geräusch meilenweit hören können. Unfaßlich aber ist ihm, daß niemand von der Torpedodetonation an dem Felsen irgendwelche Notiz ge-

nommen hat. Mit bloßem Auge kann er erkennen, wie drüben das Ausladegeschäft seinen Fortgang nimmt. Klar und groß liegen vor ihm die Transporter, klar und so deutlich, daß sich ihre Silhouetten im Wasser widerspiegeln, die Kreuzer, aber kein Rohr schwenkt auf ihn zu; es ist geradezu märchenhaft!

Wild wühlt achtern das Schraubenwasser. Immer noch sitzt das Boot eisern fest. „Nach Backbord marschmarsch, – zurück marschmarsch – und wieder nach Backbord!" Auf dem offenen Oberdeck rennen die Männer verbissen herüber und hinüber.

Ganz allmählich fängt das Boot an zu schlingern. In immer erneuten Manövern wühlen achtern die Schrauben tiefe Wirbel in das klare Fjordwasser. Vorn brodelt und bläst zu beiden Seiten in dicken, bullernden Schwalls die Preßluft ...

Endlich, nach Minuten, ein Knirschen, ein Schlirren, ein Ruck, – sie sind frei. Im gleichen Augenblick fällt mit hellem Knall der Steuerborddiesel aus.

„Steuerbord E-Maschine Halbe Fahrt zurück! Backbord Diesel Halbe Fahrt zurück! Mit Ausnahme der Brückenwache alle Mann unter Deck!"

Frei und ruhig, als hätte es nie eine Gefahr gegeben, schwimmt das Boot. Wie die Wiesel flitzen die Männer über die Brücke nach unten. Die Schrauben schlagen voraus. Mit Hartruder dreht Prien in tiefes Wasser, taucht, läuft aus und kommt erst außer Sicht von seinen Gegnern wieder herauf. Da ist zwar gerade ein Fischdampfer, aber es ist jetzt keine Zeit mehr, sich mit ihm herumzuärgern, und wenn er auch noch so wild in der Gegend herumknallt.

Erst als sie draußen sind, fällt es Prien ein, daß er eigentlich drinnen noch hatte schießen wollen. Nachdenklich starrt er vor sich hin. Auch bei ihm gibt es also eine Grenze. –

Zur Reparatur seines ausgefallenen Diesels setzt er sich erst einmal ein gehöriges Stück nach See hinaus. Hier erreicht ihn am nächsten Tage der Rückmarschbefehl.

Langwierig, immer wieder unterbrochen durch Alarme vor Fliegern oder Zerstörern, verläuft die Heimreise. Endlich sitzt Prien wieder vor seinem Befehlshaber. Der BdU hört sich seinen erfolgreichsten Kommandanten sehr aufmerksam an. Zuweilen läßt er einzelne Situationen ein zweitesmal schildern, einzelne Entschlüsse nochmals begründen. Dann trifft Prien ein langer Blick aus den großen, dunklen Augen: „Die Unternehmung ist gut durchgeführt, Prien", sagt der Admiral, „aus Ihrem Bericht geht die dauernde Beanspruchung der Besatzung durch das Auftreten von Flugzeugen und die fortgesetzten Wasserbombendetonationen besonders anschaulich hervor. Das war früher anders. Diese Verhältnisse haben sich gegenüber dem Weltkriege grundlegend geändert." Nachdenkliche Pause. Dann: „Bei Ihren Angriffen haben Sie ausgesprochenes Pech gehabt, sonst wäre Ihre Unternehmung eine historische geworden. Was der Grund für diesen Mißerfolg gewesen ist, wissen wir noch nicht."

Er erhebt sich und legt, während sie auf die Tür zugehen, seinem Ersten Kommandanten mit einer Geste wahrer Väterlichkeit die Rechte um die Schultern: „Also, Prienchen, das nächste Mal hast du wieder mehr Glück."

„Jawohl, Herr Admiral!"

Als sich das Boot fünf Wochen später mit erholter und tatenhungriger Besatzung auf dem Ausmarsch gegen den Feind befindet, geht eines Tages ein FT ein: „Eigenes Flugzeug gestern gegen 16 Uhr 30 notgelandet. Alle Uboote in den Quadraten X, Y und Z Marsch durch dieses Gebiet zur Suche ausnutzen."

Das Wetter ist für solche Aufgaben nicht gerade günstig. Bei leichtem Südost und niedriger Dünung hängt trüber Dunst über der See und schränkt die Sicht empfindlich ein.

Stunden um Stunden läßt Prien Suchkurse fahren, während er mit seinem IWO und seinem Obersteuermann an

der Karte kombiniert und sie gemeinsam jede Möglichkeit durchsprechen.

Die Nacht bricht herein. Die Brise flaut ab. Der Dunst nimmt zu. Trotzdem sucht das Boot weiter.

Als der Morgen dämmert, herrscht Windstille. Eine kurze, niedrige Dünung läuft aus dem Dunst auf das Boot zu. Die Sicht beträgt kaum tausend Meter. Unten wird das Frühstück aufgetragen. Noch einmal rechnet Prien mit seinen Offizieren alle Möglichkeiten durch. Die Chance, die Flieger zu finden, ist fast gleich Null.

Wenn auch die in Seenot befindliche Maschine noch mit ziemlicher Genauigkeit den Punkt ihrer Notlandung gefunkt hat, so muß sie doch inzwischen längst gesunken oder zumindest vertrieben sein. Angenommen, sie sei gesunken, so hat die Besatzung im Schlauchboot ohne Zweifel den Versuch unternommen, die als nächstgelegen angenommene Küste zu erreichen. Nach dieser Annahme und der für das Schlauchboot vermuteten Treib- und Rudergeschwindigkeit sucht Priens Boot seit vielen, vielen Stunden in engen Schlägen die See ab, aber wie leicht kann man bei so mistigem Wetter auch auf kürzeste Entfernung an einem so winzigen Ding wie einem Schlauchboot vorbeistoßen!

Soll man die Suche aufgeben? Prien kann sich nicht dazu entschließen; darum berät er mit seinen Offizieren. Er ist ganz besessen von dem Gedanken, diese Flieger zu finden. Andererseits darf er wegen dieser Suche seinen Marsch ins Operationsgebiet nicht allzu lange unterbrechen. Um wirklich alles getan zu haben, entschließt er sich, noch eine Stunde lang einen letzten Suchschlag zu fahren. Er steht vor der Karte, auf der die bisherigen Kurse eingetragen sind. Nachdenklich betrachtet er das enge, wirre Netz von Linien, das seinen Weg der letzten dreißig Stunden anzeigt. Welchen Kurs soll er jetzt befehlen? Jeder kann richtig, jeder auch falsch sein. Das Glücksspielhafte seines Unterneh-

mens tritt ihm angesichts der Karte doppelt ins Bewußtsein, aber er hat sich nun einmal für eine weitere Stunde Suchens entschieden; dabei bleibt es. Eines ist klar: exakte Rechnungen lassen sich in keiner Weise anstellen, alles bleibt dem Gefühl, der Nase überlassen. Eine Weile starrt Prien wie versunken vor sich hin. Dann richtet er sich auf und sagt auf gut Glück: „Also schön, neuer Kurs 245 Grad."

Gleichmütig gibt der Rudergänger die Bestätigung: „Neuer Kurs 245 Grad." Das Boot dreht. Prien wartet in der Zentrale, bis die befohlenen 245 Grad als anliegend gemeldet werden, dann geht er zurück in die Messe.

Die Ausgucks auf der Brücke versuchen in unermüdlicher Zähigkeit, mit ihren Gläsern den dicken Dunst zu durchdringen. Es ist eine hoffnungslose Aufgabe, in diesem Nebelbrei ein Schlauchboot finden zu sollen; ebensogut könnte man in einem Sack voll Erbsen einen Stecknadelkopf suchen. Es vergehen zehn, es vergehen zwanzig Minuten ...

Da, in der zweiundzwanzigsten Minute nach der Kursänderung steigt plötzlich voraus ein weißer Stern auf: eine Leuchtkugel!

„An Kommandant", gibt der Wachoffizier nach unten, „voraus ein weißer Stern!"

Prien schwingt sich durch das Kugelschott zur Zentrale und jagt hinauf auf die Brücke. „Wo?"

Der Offizier weist mit ausgestrecktem Arm in die Richtung. Das Licht des Sternes ist inzwischen erloschen. Ganz schwach kommt ein dunkler Körper aus dem Dunst. Scharfe Gläser nehmen ihn aufs Korn. „Treibmine voraus!" — In großem Bogen weicht ihr das Boot aus.

Wo war jetzt der Stern?! — Und dann sehen sie plötzlich im Dunst vor sich, ganz flach auf dem Wasser, ein rundes, wulstiges graues Etwas und darinnen drei Männer, die auf einmal aufspringen und wie besessen winken und rufen: die Flieger — tatsächlich die Flieger!

Wie hingezaubert stehen plötzlich, ohne jeden Befehl, ein paar Mann der Besatzung auf der Back, um den schiffbrüchigen Kameraden beim Übersteigen zu helfen. Die schreien, springen auf, schwenken ihre Fliegerkäppis und vergessen vor Freude fast das Paddeln.

Mit kleinsten, behutsamen Manövern bringt Prien sein Boot an dem Gummikreuzer längseits. Hilfreiche Fäuste packen zu und heben zuerst einen Verwundeten an Deck, dann die zwei anderen. Prien beobachtet von der Brücke. Jetzt sind sie in Sicherheit. „Beide Diesel zwomal Halbe Fahrt voraus! Neuer Kurs ... Grad!" Jetzt eilt es ihm, aus der Gegend zu verschwinden, in der die Flieger ihre Sterne geschossen haben.

Der Verwundete ist indessen mit aller Vorsicht nach unten gebracht worden. Zackig melden sich die beiden andern an Bord. Es sind der Feldwebel Klare und der Oberfeldwebel Lippert, der Verwundete der Unteroffizier Stöckinger. Ihr Kommandant ist tot, gefallen im Luftkampf, Kopfschuß.

„Und wo ist Ihre Maschine?" fragt Prien.

„Weg, wahrscheinlich gesunken. Wir haben sie vor dem Wegpullen noch mit der Axt leckgeschlagen."

„So, na, denn gehen Sie erst mal nach unten." Prien sieht den beiden bei der Ehrenbezeigung steif in die Augen. Sie machen ihm einen vorzüglichen Eindruck.

Nach einigen Minuten steigt er hinab. Er kennt sein eigenes Boot nicht wieder. In der Offiziersmesse, wo der Verwundete auf der wachstuchbespannten Koje des Leitenden liegt, hat sich die wachfreie Besatzung vollzählig eingefunden, jeder auf seine Art bemüht, die schiffbrüchigen Kameraden seine Freude über die Rettung spüren zu lassen. Essen und Trinken stehen, wie hergezaubert, schon bereit. Was das Boot zu geben hat, hier steht es auf der Back.

Prien streift die Lederjacke ab und beginnt, die Verletzungen des Verwundeten freizulegen und zu untersuchen.

„Ein Wadendurchschuß und ein Streifschuß an der Schulter", stellt er fest, „offenbar von dem gleichen Geschoß herrührend. Halb so schlimm. Na, erzählen Sie mal."

Stöckinger beginnt. Ringsum stehen die Ubootmänner und hören aufmerksam und gespannt zu. „Wir flogen Aufklärung", sagt der Flieger, „plötzlich bekamen wir eine Blenheim, und die rotzte uns mit ihrer Kanone und ihren Maschinengewehren alles in den Laden, was sie loswerden konnte. Unser Kommandant, Leutnant Weinlig, feuerte aus unserem MG. Auf einmal sackte er zusammen, und im gleichen Augenblick fegte der Fahrtwind lauter Blut gegen die Scheiben vor dem Führersitz. Wir mußten runter auf den Bach. Es war auch eine Leitung zerschossen. Wir versuchten, unseren Leutnant aus der Kanzel in die Maschine zu ziehen, noch während die Maschine schon im Bach lag. Es ging nicht, und der Tommy kreiste um uns und schoß weiter. Erst als wir ins Schlauchboot gingen, hörte er auf. Wir sind dann nach unserem Taschenkompaß immer nach Osten gepullt, den ganzen Tag, die ganze Nacht, vierzig Stunden lang, bis wir plötzlich aus dem Dunst das Uboot auf uns zukommen sahen. Zuerst glaubten wir, es wäre ein Engländer, dann hörten wir, daß da Deutsch gesprochen wurde. Wir wurden fast verrückt vor Freude."

Die Besatzung ist nach der glücklichen Rettung der Flieger wieder einmal in Hochstimmung. Die Reise fängt ja gut an; wenn das so weiter schlumpt ...

Aber Tage vergehen, an denen nichts in Sicht kommt außer den unvermeidlichen Feindfliegern, Zerstörern und Fischdampfern, die zum täglichen Brot jedes Ubootfahrers gehören. Das Wetter ist sommerlich schön, zuweilen dazwischen neblig, sodaß das Boot tauchen muß, dann wieder weithin klar und sichtig.

Sie gucken sich die Augen aus, Tag und Nacht, Nacht und Tag; wie leergefegt, kahl und öde wie ein abgeernteter Acker, liegt die See.

Endlich wird es Prien zu dumm. Tag um Tag nichts zu sehen, den wertvollen Brennstoff zu verfahren und womöglich am Ende der Unternehmung ohne Erfolg heimzudampfen, – das scheint ihm nicht. Er wendet diesem toten Gebiet den Rücken und läuft auf einem Kurs, der möglichst viele Dampferrouten schneidet, weiter.

Es herrscht völlige Windstille, spiegelglatt liegt die See, die Kimm ist dunstig. Eine Wache wechselt die andere ab, den Tag, die Nacht durch und wieder den Tag. Nichts kommt in Sicht, weit und breit nichts! Dabei sind die Nächte so hell, daß man um Mitternacht auf der Brücke noch lesen kann. Aus Morgen und Abend wird ein neuer Tag, verfahren, ergebnislos verfahren mit Suchstößen in die Kreuz und die Quer. Nichts kommt in Sicht als ein Flieger, der Schatten eines Zerstörers und die Lichter von Fischern, die an der Kimm aufblinken. Bei Tage stehen ringsum Rauchfahnen an der Kimm, aber wohin das Boot auch stößt, immer rühren sie von Fischern her, denen es wieder ausweichen muß.

Einmal geraten sie bei ihrem Suchen in eine riesige Öllache, in der Wrackteile schwimmen, Planken, eine zertrümmerte Spindtür, Papier, Kisten und Fässer, – Zeichen des würgenden Ubootstodes vor den Toren Englands.

Langsam zieht sich das Boot weiter südwärts, bis in Breiten, in denen die Nächte wieder dunkler werden. Die Tage gleichen einander wie die Zwillinge: Wache, Essen, Schlafen, Wache ... Kein Erfolg.

Wieder einmal zwingt Nebel das Boot zum Tauchen. Von Stunde zu Stunde nimmt Prien seinen Rundblick durch das Sehrohr. Immer das gleiche: Nebel, dicker, zäher, an der See haftender Nebel!

Erst in der Morgendämmerung klart es ein wenig auf, und diesmal endlich sieht er etwas, das ihn förmlich elektrisiert: ein Schiff, einen Dampfer!

„Auf Gefechtsstationen!"

Das Boot gleicht einem aufgescheuchten Bienenkorb. Na, also! Jetzt merken sie an ihrer Freude, wie hart sie im Grunde das Warten angekommen ist. Ein Dampfer!

Schon dreht das Boot zum Angriff auf, da – im letzten Augenblick – zackt der Bursche hart zu. „Sehrohr ein! – Schnell auf ... zig Meter gehen."

Schaufelnd und rauschend hören sie das Schiff über sich hinwegmarschieren.

Prien sieht jetzt rot; es ist vorbei mit seiner Geduld. „Und wenn es junge Hunde regnet", knurrt er, „den Kolcher will ich haben. Klar zum Artilleriegefecht!"

„Klar zum Artilleriegefecht – klar zum Artilleriegefecht!" Wie ein Zündfunke läuft der Befehl durchs Boot.

„Auftauchen!"

Die Brückenwachen ziehen auf, die Geschützbedienung flitzt an die Kanone.

„Herr Kapitänleutnant", meldet plötzlich der achtere Ausguck, „weitere Rauchfahnen achteraus!"

„Wo? – Tatsächlich! – Geschützbedienung unter Deck. Beeilung, Beeilung! Brückenwache unter Deck! Auf Tauchstationen!"

Hals über Kopf verschwinden die Männer: „Au, verflucht, du trittst mir ja auf die Finger!" – „Schad' dir jarnischt, nimm se da weg, du Dussel, halt dich an der Seite fest."

Dumpf knallt das Turmluk hinter Prien zu, ein paar rasche Handgriffe, es ist geschlossen. „Fluten!"

Verdammte Zucht, denkt der Kommandant, da haben wir gerade mal wieder Schwein gehabt. Die sind auch nicht dumm da drüben, teilen einen als Lockvogel ab und schicken ihn vorneweg, wahrscheinlich 'ne Ubootsfalle ...

Das Boot hängt auf Sehrohrtiefe. Vorsichtig stippt Prien den Spargel zu kurzen Orientierungsblicken ins Freie. Er traut seinen Augen kaum: zweiundvierzig Dampfer kommen da in loser Ordnung heraufgedampft, eine ganze Flotte von

Schiffen, sieben Reihen zu je sechs Schiffen, am Ende zwei Zerstörer, der Klasse nach uralte, asthmatische Vögel. Drei andere, modernere kreuzen in den Lücken zwischen den dicken Frachtern umher.

Drei Stunden lang quält er sich, unter Wasser an den Geleitzug heranzukommen. Es ist aussichtslos; das Boot macht zu geringe Fahrt. Grad für Grad wandert die Peilung des Gegners aus, bis er endlich ganz verschwindet. Sofort versucht Prien aufzutauchen, aber da läuft gerade ein Fischdampfer mit dickem, weißen Schnauzbart auf ihn zu und drückt ihn wieder hinab. Beim nächsten Versuch stößt aus der Abendsonne wie eine dicke Hummel eine Sunderland auf das Boot herab und jagt es in den Keller; es ist wie verhext.

Prien schimpft sich gründlich die Wut aus dem Bauch. Um jetzt wieder an den Geleitzug heranzukommen, müßte er wenigstens zehn Stunden jagen, und wenn er ihn wirklich wiederbekommt, wird die Küste so nahe sein, daß er damit rechnen muß, von Fliegern am Angriff gehindert zu werden. Nein, das hat keinen Sinn!

Während er noch so vor sich hinschimpft, die Chancen abwägt und dabei die Kimm absucht, tauchen plötzlich an Backbord Rauchfahnen und Mastspitzen auf, offenbar von einem Nachzügler des Geleitzuges, der in wilden, aufgeregten Zacks sein schlechtes Gewissen verrät.

Getaucht wartet Prien. Es muß doch möglich sein, endlich wieder einen Aal an den Mann zu bringen! Unter ihm völlige Stille; sogar die Tiefenruderanweisungen des Leitenden hören auf. Es ist, als hielte das Boot selbst die Luft an wie ein lebendiges Wesen. Nur das leise Singen der E-Maschinen dauert an, zuweilen kommt das schwirrende Geräusch des Sehrohrmotors und jetzt auch wieder ganz gedämpft die Anweisungen des Leitenden an die Tiefenrudergänger.

„Alle Rohre klar!" – Sie sind klar, die Männer auf allen Stationen lauschen in unbeschreiblicher Erwartung.

Wieder zackt der Dampfer. Verfluchter Mist! Und nochmals ran zur letzten Chance! Heraus jetzt aus den E-Maschinen, was drinsitzt! Laut jaulend singen sie durch das ganze Boot; Jitt – jitt – jitt jitt . . .

Und dann, geradezu erlösend: Rohr V fertig! Rohr V – los! Rabamm!

„Treffer unmittelbar neben dem Schornstein", sagt Prien triumphierend nach unten durch, „Schiff heißt ‚Balmoral Wood', wir sind ganz nahe dran. Mal nachsehen unten, wie groß der ist; ich schätze fünf bis sechstausend Tonnen. Das Schiff ist voll beladen. Riesige Kisten und Verschläge stehen am Oberdeck. Am Bug zwei Geschütze, am Heck sogar vier. Offenbar Pom-Poms, Flak mit Mehrfachlafetten. Aha, – das mögen sie nicht! Besatzung geht eilig in die Boote. Dampfer hat starke Schlagseite, legt sich schnell weiter über. Da, – jetzt säuft er ab mit einem gewaltigen Strudel."

Als sich die See glättet, schwabbern nur noch einige große Verschläge an der Untergangsstelle, teilweise aufgeborsten, sodaß Prien ihren Inhalt erkennen kann: Flugzeugteile, Tragflächen, Rümpfe. „Schiff hatte Flugzeuge in der Ladung", gibt er nach unten und hört nach kurzer Stille die Stimme seines Zentralemaschinisten, satt vor Befriedigung: „Die schleppen keine Bomben mehr nach Kiel."

Es ist, als sei mit diesem Treffer ein Bann gebrochen. Die Männer, die schon tagelang von der Blechkrankheit befallen waren, die einander kein gutes Wort mehr gönnten, bei der kleinsten Kleinigkeit sich gegenseitig gehässig angrobsten, ob nun die Wachablösung eine Minute zu spät gekommen war, ob der Schmutt das Essen nicht jedem nach dem Maul gespleißt, ob der eine dem anderen das größere Stück Fleisch vor der Nase weggefischt hatte, ohne sich an die Reihenfolge zu halten, – die Männer, die bisher mit gesträubtem Gefieder umeinander herumstiegen wie die Kampfhähne, sind plötzlich wieder die dicksten Freunde und besten Ka-

meraden, gerade, als hätte es nie eine lange Zeit vergeblichen, nervenzermürbenden Wartens und Suchens gegeben! Ein einziger Erfolg – und eitel Sonnenschein. So sind die Menschen.

Am folgenden Abend: „Von Brücke an Kommandant: Licht in Sicht!"

Prien wartet bis kurz vor Mitternacht, ehe es ihm dunkel genug ist, an das Schiff heranzugehen, zu dem dieses Licht gehören muß.

Schade, es ist ein Spanier, der hier mit eindeutig neutralem Kurs zur See fährt. Schweren Herzens läßt Prien diese schönen, billigen sechstausend Tonnen laufen. Das bessert seine Laune nicht, und als sich beim Hellwerden unter dem schwach bewölkten Himmel wieder nur eine klare, blanke, leergefegte Kimm zeigt, macht er seinem Temperament im Kriegstagebuch Luft: „Es ist zum Kotzen! Nichts in Sicht, und es kommt auch nichts."

Vierundzwanzig Stunden später setzt schlagartig eine lebhafte Überwachung des ganzen Raumes ein. Da schnuppert er und reibt sich die Hände: „Kameraden, alte Leute wissen schon! Hier kommt bald was; der Engländer karrt hier nicht zum Vergnügen herum, der möchte beizeiten das Gebiet säubern und uns hier weggraulen. Daß ihr mir gut aufpaßt! Auf keinen Fall dürfen wir gesehen werden!"

Am frühen Nachmittag bittet der wachhabende Offizier den Kommandanten auf die Brücke. Da ist etwas ganz Seltsames in Sicht: eine einsame Bugwelle ohne das dazu gehörige Schiff. Man sieht nur den Schaumbart, der mit hoher Fahrt dahinschiebt und nach geraumer Zeit des angestrengten Hinstarrens erst das Fahrzeug, das dazu gehört: ein Schnellboot.

„Alarm!"

Vorsichtig tastet Prien sich wieder an die Oberfläche und stippt mit dem Sehrohr ins Freie: Nichts zu sehen. Noch ein

wenig höher heraus! Aha, da ist er ja. Wieder herein den Spargel und gewartet. Zu hören ist nichts. „Auftauchen".

Verdammt, da hängt genau über ihm ein Flugzeug. „Allarrm!" Kaum sind sie unten, als die Bomben bersten und das Boot schütteln.

Wieder warten, wieder Auftauchen und wieder, schon beim Durchbrechen der Oberfläche, Bomben: wumm, wumm und nach kurzer Pause noch einmal: wumm, wumm, wumm, wumm! – Sechs Stück.

Nach Einbruch der Dunkelheit taucht er auf, entschlossen, dieses Gebiet zu verlassen, in dem nun sicher nichts mehr kommen wird, nachdem er so einwandfrei geortet worden ist. Den ganzen nächsten Tag stößt er in Suchkursen kreuz und quer in alle Himmelsrichtungen. „Nichts in Sicht, der Atlantik ist wie leergefegt", vermerkt das Kriegstagebuch.

Das ändert sich in der Morgendämmerung. Ein abgeblendeter Fünftausendtonner läuft in knapp fünftausend Meter Entfernung vorüber. Prien versucht, trotz der wachsenden Helligkeit noch über Wasser zum Angriff zu kommen. Unmöglich; er muß unter Wasser heran, und diesen Entschluß erleichtert ihm eine von den dicken Hummeln, den Sunderlands, die ganz plötzlich über dem Dampfer schwebt, sodaß Prien schleunigst auf Tiefe geht.

Er bleibt aber nicht lange unten; denn jetzt will er unbedingt dranbleiben und seiner erfolglosen Fahrerei eine Wendung geben. „Auftauchen!"

Schon beim ersten Rundblick sieht er: voraus Masten, achteraus Masten. Nanu, findet hier ein Kesseltreiben statt? Bei näherem Hinsehen erkennt er, daß das da vor ihm Kriegsschiffsmasten sind.

„Alarrm!"

Durchs Sehrohr beobachtet er weiter, und allmählich formt sich ihm ein ganz klares Bild: ein Geleitzug trifft sich hier mit seiner Sicherung. Ran!

Die E-Maschinen singen auf „Große Fahrt"; trotzdem kommt das Boot seinen Zielen nicht näher. Plötzlich sieht Prien: „Der ganze Verein macht einen Zack nach Norden. Es sind zwanzig Dampfer und vier Begleiter vom Typ der Kanonenboote ‚Auckland' und ‚Bittern', darüber die Sunderlandmaschine."

So ist kein Geschäft zu machen, also taucht er nach kurzem Warten auf und setzt sich weit ab, um von anderer Seite vielleicht mit mehr Glück wieder heranzukommen.

Wenn nur diese verdammte dicke Biene nicht wäre! Zweimal im Verlaufe dieses mühsamen Marschtages muß er vor ihr in die Tiefe. Er flucht wie ein Türke; denn jedesmal geht ihm kostbare Zeit verloren. Doch zäh wie er ist, klotzt er im großen Bogen wieder heran, und wirklich: im Abendlicht kommt der Geleitzug wieder in Sicht, zuerst die Rauchfahnen, dann Bewacher, dann, wie Nadeln, die aus dem Horizont herausstechen, die Masten, danach Schornsteine, Brückenaufbauten, Rümpfe, und schließlich ist die ganze Mahalla frei heraus.

Ob sie ahnen, wer hier mit offenen Torpedorohren auf sie lauert?

Mit äußerster Vorsicht benutzt Prien sein Sehrohr.

Das Wetter ist günstig: Nordwestbrise, leichter Seegang, gerade so viel, daß auf den kurzen Wellen weiße Mützen sitzen, die das Erkennen von Sehrohren für den Gegner außerordentlich erschweren, dazu glatte Bewölkung und gute Sicht.

Einmal hat es aber doch den Anschein, als ob das Boot gesehen sei; ein Kanonenboot dreht zu und kommt langsam näher. Prien jedoch, gepackt von einer sturen Wut, ist entschlossen, sich nur im äußersten Notfall aus seiner mühsam erkämpften Angriffsposition herausdrücken zu lassen. Er bleibt auf Sehrohrtiefe und hält mit kurzen Sehrohr-Schnappschüssen das Kanonenboot im Auge.

Näher, immer näher, schiebt sich das Kanonenboot heran. Dreihundert Meter, zweihundertfünfzig, zweihundert Meter Abstand, und noch immer macht es keine Anstalten zum Abdrehen. Soll ich? denkt Prien. Soll ich? Muß ich? –

Als den Engländer noch knapp hundertfünfzig Meter von dem deutschen Unterseeboot trennen, als Prien sozusagen das Weiße im Auge seines Kollegen auf der Brücke des englischen Kanonenbootes erkennen kann, dreht dieses mit Hart Ruder ab und läuft parallel zum Boot mit langsamer Fahrt nach vorn weg.

Prien schnauft einmal lang und tief durch die Nase. Dann kommt seine Stimme, wie immer, wenn er erregt ist und sich konzentrieren muß, ein wenig höher als sonst: „Rohr I fertig! – Rohr I los!"

Sein Ziel ist ein mächtiger Tanker, der tiefbeladen mit breiter Bugsee dahinschiebt. Dieser fette Brocken hat Prien schon am Vormittag ins Auge gestochen. Nun läuft das Verderben auf ihn zu. Aber Prien wartet den Treffer nicht ab. Er dreht das Boot bereits auf den nächstgrößten Dampfer ein, der etwas näher heransteht und schätzungsweise 7000 BRT groß sein mag.

„Rohr II los!"

Und weiter auf den nächsten, wieder einen Tanker, und dann hinunter auf Tiefe; denn nun steuert ein Dampfer knapp sechshundert Meter entfernt, sicher, ohne es zu ahnen, genau auf das Sehrohr zu.

Noch im Tauchen sieht Prien plötzlich an einem Schiff, auf das er garnicht gezielt hatte, eine Treffersäule mittschiffs hochgehen. „Wer hat da Mist gemacht?"

Im Bugraum ist inzwischen eine kleine Panne passiert: Der Torpedomechanikersmaat rutscht bei einem plötzlichen Überholen des Bootes aus, greift haltsuchend vor sich hin und löst einen Augenblick zu früh das Rohr III, sodaß der Schuß fast gleichzeitig mit dem Rohr II hinausgeht und das

Abkommen auf den zweiten Tanker blind erfolgte. So ein Dusel!

Doch jetzt ist keine Zeit zu Untersuchungen! Das Boot steht mitten unter dem Geleitzug. Deutlich ist das Schaufeln und Rumpeln der Dampferschrauben überall zu hören. Dazwischen klingt, genau zur erwarteten Zeit, das helle Bersten der ersten Detonation. Kurz darauf ein Doppelschlag, ein wenig dumpfer, der muß von dem zweiten Aal herrühren.

Merkwürdigerweise fallen keine Wasserbomben.

Prien reibt sich die Hände: so ist es gerade richtig. „Auf Sehrohrtiefe gehen!" Nach dem ersten Blick zieht er den Spargel schnell wieder ein. Die Sunderland schwebt genau auf ihn zu.

Eine Viertelstunde später durchbricht das Boot auftauchend die Oberfläche. Der Kommandant springt auf die Brücke. Rundblick: Der Nordwest hat zugenommen und auf Nordnordwest gedreht, die See geht höher, es ist noch immer nicht richtig dunkel, aber durch die tiefhängende schwere Bewölkung stark dämmerig. Am Backbord voraus liegt der große Tanker mit starker Backbordschlagseite, den Bug tief weggesteckt, eingetaucht bis ans Oberdeck. Er brennt. Gelbliche Rauchschwaden quellen an mehreren Stellen aus dem Schiff.

„An Zentrale! Das Bilderbuch auf die Brücke!" Und nun wird an Hand dieser abgegriffenen, zerlesenen Schwarte, in der die Silhouetten und Typenbeschreibungen der meisten Schiffe der Welthandelsflotten verzeichnet sind, nach kurzem Blättern festgestellt, daß der Tanker die „Cadillac" sein muß, Größe 12 100 BRT.

Der andere Dampfer, von dem nichts mehr zu sehen ist und der nach seinem Treffer nun wohl schon auf dem Grunde ruht, gehört zum Typ „Gracia", 5600 BRT. Von dem dritten Dampfer ist ebenfalls nichts mehr zu sehen.

Nachstoßen! Wind und See nehmen aber derartig zu, daß

Prien das Rennen aufgeben muß, wenn er nicht seine Brückenwachen der Gefahr aussetzen will, von einem der schweren Brecher außenbords gefegt zu werden.

Ein richtiger, kurzer Sommersturm mit acht Windstärken aus Nordwest, steiler See und Regenschauern wettert vorüber.

Anderthalb Tage lang boxt sich das Boot mit dieser Störung herum. Dann endlich flaut es ab, gerade zur rechten Zeit, um zur Nacht auf einen Schatten zuzustoßen, der sich als ein etwa 3000 BRT großer Dampfer entpuppt.

Das Boot kommt so ungünstig heran, daß keine Zeit mehr bleibt, die Schußunterlagen genau zu errechnen. So schießt Prien mit geschätzten Werten: Rohr IV! Fehlschuß! Zu hohe Fahrt.

„Da inzwischen der Mond im Süden herauskommt", erläutert das Kriegstagebuch, „hinter Gegner durch. Neuer Anlauf von Norden. Gegnerfahrt nicht genau festgestellt. Schuß Rohr I. – Wieder Fehlschuß."

Nun hat Prien genug:

Klar zum Artilleriegefecht! Sofort strahlen die Gesichter auf. Artilleriegefecht, das mögen sie alle. Da sind sie endlich nicht dazu verdammt, nur an ihren Apparaturen zu stehen und auf die Befehle des Kommandanten zu warten, da können sie auch selbst einmal richtig Krieg führen.

Hastig schlüpfen sie in ihre Schwimmwesten und dann hinauf, über den Turm an Deck und an den Handstangen nach vorn ans Geschütz, um dessen Fuß bis zur Kniehöhe die lange Dünung gischtet.

Wie ein Scherenschnitt hebt sich die Silhouette des Dampfers in etwa fünfzehnhundert Meter Entfernung vom mondhellen Nachthimmel ab.

Durch den Turm mannen eifrige Hände die Granaten zum Geschütz. Der Dieselmaschinist hat unten das Kommando über den Munitionsnachschub: „Los, Kameraden, los, Beeilung, Beeilung!"

Bwau! bellt der erste Schuß in die Nacht hinaus. Es ist zugleich der erste Treffer. Prima, die Artillerie!

Das Schiff stoppt sofort, offenbar geht die Besatzung von Bord.

Nun sieht man auch: es ist nur ein einziges Boot! Als es ein wenig abgesetzt steht, jagt wieder Schuß auf Schuß hinüber in die Wasserlinie, bis der Dampfer langsam Schlagseite annimmt und auf Tiefe geht.

„Schnell mal nach dem Boot sehen", sagt Prien.

„Es ist dicht besetzt. Der Kapitän behauptet, Ladung für Antwerpen gehabt zu haben. Von der Besatzung gibt jeder etwas anderes an. Eins ist sicher: wenn man ein gutes Gewissen hat, fährt man nicht völlig abgeblendet mit ausgeschwungenen Rettungsbooten im Zickzack mit Kurs auf England zur See. 2700 BRT weniger für die Briten.

Zwei Tage lang nichts. Dann mitten in der Nacht: „An Kommandant! Schatten in Sicht in 108 Grad!" Prien wetzt auf die Brücke, in Strümpfen, ohne Lederzeug, wie er gerade aus der Koje kommt.

Schon dreht das Boot zu, und als es näher heran ist, sehen sie: ein einzelner Dampfer mit hoher Deckladung: Holz. Anlauf und Schuß!

Gespannt folgen sie der Blasenbahn. Verfluchter Mist, — vorbei!

Prien nimmt sich keine Zeit zum Schimpfen. Er will diesen Dampfer haben, und wenn es mit Torpedos nicht geht, dann eben mit der Kanone!

„Klar zum Artilleriegefecht!" Begeistert stürmen die Männer an ihr Geschütz. Der Verschluß klickt. „Bwau!" und wieder „Bwau!"

Ein Schuß lag kurz, der zweite weit. Der dritte endlich liegt im Ziel. Und nun geht ein richtiger Feuerzauber los. Mündungsfeuer. Sekunden der Stille, Aufschlag! Jedesmal ein kurzer Blitz, kurz danach der dumpfe Knall der Deto-

nation. Drüben bricht Feuer aus, das ganze Achterschiff brennt, das Vorschiff taucht ein. Schnell nimmt der Dampfer Backbordschlagseite, aber erst als er von vorn bis achtern brennt, kommt das „Feuer halt!" 4000 BRT mehr auf der Siegesliste von U-Prien.

Noch lange sehen sie im Ablaufen das hell brennende Wrack an der Kimm. Von Zeit zu Zeit stoßen riesige Qualmwolken hoch in den Himmel hinauf.

Schon am nächsten Morgen läuft Prien wieder einer vor den Bug. Da sie gerade so schön im Zuge sind und der Dampfer, ein holländischer Tanker, für einen Torpedoschuß zu klein erscheint – er mag 3000 BRT haben – heißt es wieder: „Klar zum Artilleriegefecht!"

Prien hat sich den Burschen vorher durchs Sehrohr genau angesehen. Nirgends ist ein Geschütz zu entdecken und auch sonst macht das Schiff einen unverdächtigen Eindruck. Also – Auftauchen!

Kaum ist das Luk geöffnet und der Kommandant oben, als auch schon die Geschützbedienung über dem Turm an Oberdeck poltert und die ersten Granaten heraufgemannt werden.

Vier Treffer genügen, das Schiff zum Stoppen zu bringen. Hals über Kopf geht die Besatzung in die Boote. Es ist ein Wunder, daß dabei nichts schief geht.

„Feuer halt! Laßt die mal erst ein bißchen aus dem Regen treten", sagt Prien. Die Boote bieten ein ziemlich klägliches Bild. Kopflos rudern sie durcheinander, aber nach einigen Minuten sind sie doch so weit ab, daß Prien wieder Feuererlaubnis geben kann.

Treffer auf Treffer stanzt jetzt breite Löcher in die Wasserlinie des Schiffes. Merkwürdig! Mit jedem Einschlag kommt der Tanker höher heraus! Er hat Schweröl geladen, das sich durch die klaffenden Löcher auf die See ergießt, sich schnell ausbreitet, aber nicht zu brennen anfängt. Das Schiff, das

durch das Abfließen seiner Ladung mit jeder Sekunde leichter wird, zeigt immer mehr von seiner roten Unterwasserfarbe.

„Auf das Achterschiff, auf den Maschinenraum schießen", befiehlt Prien.

Die Kanone schwenkt, die Schüsse heulen hinaus, und nun zeigt sich endlich die gewünschte Wirkung. Langsam sinkt das Schiff achtern tiefer und sackt, indem es sich schwerfällig aufrichtet, ab.

„Da schwimmen ja Leute", sagt plötzlich einer der Ausgucks.

Tatsächlich! Wo das Heck des Dampfers verschwunden ist, schwimmen drei dunkle, runde Punkte im Wasser, Köpfe von Menschen. Sofort läuft Prien hin, zwei Mann der Geschützbedienung werfen sich flach an Oberdeck, ein paar schnelle Zugriffe, ein wenig hilft auch der Seegang nach, und schon sind die Schwimmer geborgen.

Sie sind fast nackt und schlottern, wohl mehr vor Schreck als vor Kälte, an allen Gliedern.

„Gebt denen mal was zum Anziehen", sagt Prien, und während seine Männer hilfsbereit entbehrliches Zeug aus ihren Spinden heraussuchen, läuft er zu den Rettungsbooten des Tankers hinüber.

„Wie kommt es, daß Sie nicht in den Booten sind?" fragt er die Geretteten, den Dritten und Vierten Ingenieur und einen Heizer.

„Uns hat niemand etwas gesagt", antwortet einer mühsam, „als wir aus der Maschine hochkamen, waren sie schon alle von Bord."

Die Brückenwächter, denen der Wachoffizier diese Antwort übersetzt, sehen einander in die Augen: feine Kameraden!

Prien aber, der selbst aus der Handelsschiffahrt kommt und weiß, wie ein ehrlicher Seemann handelt, wenn Kameraden in Not sind, der weiß, was ein Kapitän tut, der auch

nur einen Funken Ehre im Leibe hat, Prien fühlt eine eiskalte Wut in sich aufsteigen, und als er die Rettungsboote, die sich inzwischen schon ein gutes Stück entfernt haben, erreicht und die drei Mann übergesetzt hat, greift er sich den Kapitän und hat mit diesem Gentleman eine kurze, einseitige Unterredung, deren Lautstärke und Inhalt selbst diejenigen Männer seiner Besatzung verblüfft, die gewohnt sind, von Zeit zu Zeit aus irgendwelchen Gründen von ihrem Kommandanten angespitzt zu werden.

Im großen Bilderbuch macht der Zweite Wachoffizier mit dem Rotstift einen dicken Strich quer durch den Namen des Tankers „Leticia", 2800 BRT, der mit Heizöl von Curaçao nach England unterwegs war.

Das Wetter wird schlechter. Wieder ein Sommersturm aus Süden, Windstärke acht, mit hoher, kurzer und steiler See. Mit dem Morgen nimmt das weiter zu, die schweren, niedrigen Wolken lösen sich; es beginnt zu regnen. Danach flaut es ab. Am Nachmittag brist es „nur noch" mit sechs bis sieben Windstärken. Die See ist durch den Regen herabgebügelt, die Bewölkung leichter geworden.

In der letzten Abenddämmerung entdeckt einer der Ausgucks Rauchwolken und Mastspitzen. „Geleitzug in rechtweisend 160 Grad mit Kurs 250 Grad in Sicht!"

Prien, der, wie so oft, hinter dem grünen Vorhang seiner Nische Brief um Brief aus dem dicken Postsack greift, der am Kopfende der Koje steht, und aus den vielen Briefen, die an ihn geschrieben werden, diejenigen heraussucht, die als erste eine Antwort verlangen, läßt alles liegen und stehen, wirft sich in fliegender Hast in den bereithängenden Gummimantel, stülpt den Regenhut über und macht, daß er auf die Brücke kommt.

Oben weist ihn der Wachoffizier ein: „Dort drüben, Herr Kaleu, etwa fünfundzwanzig große Dampfer. Ich schätze die Fahrt auf etwa zwölf Seemeilen."

Prien starrt hinüber auf die hohen, schweren Schatten, die sich da vorn, weit vor ihm, wie dicke Schachteln von der Kimm abheben. „So ein Mist", sagt er, „da kommen wir niemals ran."

„Hier sind auch noch zwei", meldet im gleichen Augenblick der eine der achteren Ausgucks.

„Prien fährt herum: „Was, wo? – Prima, Mann!" Nachts schreibt er ins Kriegstagebuch: „Auf sie! Alarm, getaucht. Mit verhängten Hosen zum Angriff."

Zischend fällt schon nach wenigen Minuten der erste Schuß aus Rohr III, ein Schuß aus ziemlich großer Entfernung, und während Prien im Okular atemlos seinen Lauf verfolgt, sieht er plötzlich, wie der Dampfer hart abzackt. So ein Pech! Schade um den Aal.

Sofort taucht er auf, um zu neuem Angriff nachzustoßen, aber das Boot stampft sich in der kurzen See dermaßen fest, daß er diesen Versuch nach kurzer Zeit aufgibt.

Es ist aber diesmal, als ob ihn das launische Glück für die vielen Enttäuschungen dieser Unternehmung entschädigen wollte: schon wenige Stunden später bekommt er wieder einen Dampfer in Sicht, einen Tanker von etwa 7000 BRT. Prien strahlt vor Freude wie ein Tertianer am ersten Ferientag. Um ganz sicher zu gehen, befiehlt er „Klar zum Artilleriegefecht!" Er will das Schiff mit ein paar Schüssen anhalten und dann in Ruhe fertigmachen.

„Nur noch fünf Schuß Artilleriemunition in der Last", meldet der Bootsmann.

„Egal, die geben wir dran, die müssen reichen!"

Einige Zeit vergeht; kein Geschützführer meldet sich.

Prien beugt sich über das Luk: „An Zentrale! wo bleibt Meier?"

Unten hastiges Gelaufe. Dann die ruhige Stimme des Zentralemaschinisten, ein wenig schwankend, als verbisse sie sich ein Lachen: „Der liegt in der Koje und sagt, man soll ihn

nicht auf den Arm nehmen von wegen Artilleriegefecht bei diesem Seegang."

Prien traut seinen Ohren nicht. Die Brückenwache grinst verstohlen.

„Bestellen Sie ihm: dienstlicher Befehl vom Kommandanten: Maat Meier sofort auf die Brücke."

Das hilft. Meier erscheint, aber er hält nicht viel von dem Vorhaben seines Kommandanten. „Bei der See – mit den paar Schuß?"

„Sie müssen treffen, Meier!"

„Jawohl, Herr Kaleu!"

Achselzuckend geht er ans Geschütz.

„Feuererlaubnis!"

„Bwauu" heult die erste Granate hinüber.

Hart dreht der Tanker ab, versucht zu fliehen.

„Bwau – bwauu!" Zwei Treffer. Meier übertrifft sich selbst.

„In die Maschine halten!"

„Bwau ..." Treffer.

Immer noch flieht der Feind.

Die letzte Granate liegt im Rohr. „Bwau!" ... „Wlubb ..." Grauer Rauch im Aufschlag und gelber Feuerschein: Treffer.

Meier kehrt auf die Brücke zurück. Er sagt kein Wort, aber die ganze Haltung, in der er dasteht, ist eine einzige Frage.

In diesem Augenblick stoppt der Tanker. Die Besatzung verläßt fluchtartig ihr Schiff.

„So ist es richtig, Kameraden", sagt Prien händereibend, „das haben Sie tadellos hingekriegt, Meier."

Mit ein paar kurzen Manövern bringt er sein Boot in die günstigste Schußposition. Dann läuft der Torpedo.

Auf diesem Schiff sitzt ein Mann, dem Prien in seinem Kriegstagebuch ein Ehrengedenken setzt. Dort steht: „Der Aal traf nach 37 Sekunden Laufzeit anscheinend recht tief

hinten 20. Schiff knickt ein. Bewundernswert der Funker des Dampfers, der trotz Artilleriefeuer und Torpedodetonation noch funkt. So gibt er zum Beispiel nach dem Treffer: ,„Empire Toucan", torpedoed in posu 49 r, 20 N, 13 r, 52 W' und einige Zeit später: ‚Sinking rapidly by stern'. Zuletzt springt der Mann außenbords mit einem Rotfeuer und schwimmt von dem sinkenden Schiff weg."

Sofort läuft Prien auf das Rotfeuer zu. Er findet nichts mehr; ein tapferer Mann ist gefallen.

Als der Kommandant wieder in die Zentrale hinunterkommt, sieht er dort seinen Zentralemaschinisten mit dem Obersteuermann am Kartentisch. Sie haben ein Blatt mit einer Rechnung aufgemacht: die Endziffer ist erfreulich genug: 39 885 Bruttoregistertonnen, eine Zahl, an der man sich schon wärmen kann.

Am Morgen meldet der LI den Brennstoffbestand. Es ist Zeit, an den Heimmarsch zu denken.

Fast im gleichen Augenblick bringt der Rundfunk die Frühnachrichten, und da heißt es plötzlich:

„Ein von Feindfahrt zurückgekehrtes Unterseeboot unter dem Kommando von Oberleutnant zur See Endraß meldet die Versenkung von 54 000 BRT feindlichen Handelsschiffsraumes."

Endraß? Die Männer sehen sich an. Das ist ihr alter IWO von Scapa. So sehr sie ihm den Erfolg gönnen, – daß er sie überflügelt, damit sind sie nicht einverstanden. „So wachsen einem die jungen Leute über den Kopf", sagt einer und die anderen nicken.

„Zwei Aale haben wir noch", sagt Prien zu seinem LI, „mal sehen, was die noch bringen!"

Genau in die Mittagsmahlzeit – Suppe, Kochschinken, grüne Bohnen, Butterkartoffeln, Mirabellen – platzt die Meldung, die schöner ist als das schönste Schlemmermahl: „An Kommandant! In rechtweisend 313 Grad Dampfer in Sicht!"

Prien fühlt sich als reicher Mann. Er nimmt sich sogar noch die Zeit, sich den Mund abzuwischen, ehe er nach oben rennt. „Auf Tauchstationen!" Nach einer Stunde ist der Dampfer so nahe, daß Prien den Namen ablesen kann.

Schuß – und Treffer nach 34 Sekunden. Prien bleibt auf Sehrohrtiefe und beobachtet. Das übliche Bild: in kopfloser Flucht verläßt die Besatzung ihr Schiff. Eine halbe Stunde später richtet sich der Dampfer steil auf und geht für immer auf Tiefe. Der Kommandant nimmt den Zettel mit der Rechnung und addiert. Nein, es reicht nicht! Endraß hat ein paar tausend mehr.

Nun haben sie noch einen Aal an Bord, aber der ist unklar. Prien läßt sich den Mechanikersmaaten kommen. „Tewes", sagt er, „jetzt geht's um die Wurscht. Kriegen Sie den müden Aal hin oder nicht?"

Tewes klappt die Hacken zusammen: „Den krieg ich hin", sagt er in seiner ruhigen Art, und dann geht er und macht sich mit seinen Mixern an die Arbeit.

Nach ein paar Stunden kommt er wieder und meldet. Dabei klappt er nach seiner Gewohnheit die Hacken zusammen und macht die Finger lang, während das, was er sagt, mehr fachlich als militärisch klingt: „Ich glaube, jetzt tut er es", lautet seine Meldung, „aber garantieren kann man natürlich nicht. Sie wissen ja, wie Aale sind, Herr Kaleu."

Das Boot marschiert nach Norden.

Es ist, als wollte das Schicksal den Kommandanten seine Chance immer mit dem Verzicht auf eine Mahlzeit bezahlen lassen: gerade sitzt er beim Frühstück, als die große Meldung dieser Reise eintrifft: „An Kommandant! In 86 Grad Dampfer in Sicht!"

Prien rennt den Zweiten WO, der an der Kopfseite des Tisches sitzt, fast über den Haufen. „Mensch", ruft er noch im Weglaufen, „gehen Sie weg. Papa muß nach oben!"

Was er sieht, läßt sein Herz höher schlagen. Ein großer Passagierdampfer!

„Alarm!" Und dann hängt er hinter dem Sehrohr. –

Passagierdampfer sind eine knifflige Sache. Wenn das nun ein Neutraler ist, womöglich ein Amerikaner? Aber in diesem Augenblick zackt der Koloß und zeigt damit, daß er kein reines Gewissen hat, daß er britisch ist oder für England fährt.

Mit hoher Fahrt in ziemlich großer Entfernung rauscht er dahin. Nun zackt er wieder zu, und jetzt – jetzt – ist es soweit!

Der letzte, unklare, von Tewes und seinen Mixern überholte Aal geht auf die Reise. Nie ist das Jagdfieber in der Besatzung größer gewesen, nie die Stille lautloser als die, mit der sie den Lauf dieser letzten Hoffnung verfolgt. Eine Minute vergeht und noch eine halbe. Laut zählt der Obersteuermann die Sekunden mit. Und dann mit einem unbeschreiblichen Triumph die Stimme des Kommandanten: „Treffer vorderer Schornstein!"

Das Hurra, das aufbrüllt, verschlingt fast die Torpedodetonation.

Was er deutlich sah, vermerkt Prien in kurzen, knappen Sätzen in seinem Kriegstagebuch: „Schiff stoppt, Gegner bleibt gestoppt. Anscheinend Lage 180, ganz geringe Steuerbordschlagseite. Boote teilweise ausgesetzt, teilweise sind sie angefiert. Auf zwanzig Meter gegangen, mit Kurs zwanzig Grad, Halbe Fahrt abgelaufen. Auf Sehrohrtiefe gegangen. Nichts zu sehen, aufgetaucht. Vom Gegner nichts zu sehen. Gegner war bewaffnet, Kanone größeren Kalibers gut erkennbar am Heck, eine weitere anscheinend am Bug. Schiff vom Typ ‚Ormonde' mit 15 000 BRT. Ich nehme an, daß das Schiff gesunken ist, denn beim Auftauchen war mein Abstand von der Schußstelle gleich eine Seemeile. Sichtweite beträgt heute etwa fünfzehn Seemeilen. (Und dazu bei einem so

hohen Schiff.) Ich glaube auch nicht, daß das Schiff noch viel Fahrt machen konnte. Trotzdem: möglich ist natürlich vieles!"

Am nächsten Mittag bricht der Jubel richtig los, als das Radio meldet, daß es sich bei dem Passagierdampfer um die „Arandora Star" von 15 501 BRT. handelt.

„Arandora Star", – Schiffe haben ihre Schicksale. Knapp vier Wochen früher ist dieses Schiff, nur weil es weiß gestrichen war und das an seiner Seite aus offenbar taktischen Gründen aufgemalte gelbliche Kreuz von einem deutschen Kriegsschiff für ein Rotes Kreuz und der Dampfer mithin für ein Lazarettschiff gehalten wurde, der sicheren Vernichtung durch deutsche Schiffsartillerie entgangen. Sein Schwesterschiff, die „Orama", fand damals im Nördlichen Eismeer ihr Ende, die „Arandora Star" entkam.

Einen Monat später fiel sie dem letzten Torpedo zum Opfer, den Prien im Rohr hatte, einem unklaren Aal, den der Mechaniker Tewes mit seinen Mixern durch gutes Zureden zur Vernunft gebracht hatte.

Man könnte ein Buch schreiben nur über Torpedos. Keine Waffe hat es so in sich wie sie. Aale, die „es unbedingt tun müßten", bleiben ohne Erfolg, andere, die fast ein Recht darauf haben zu versagen, jagen Schiffe von 15 000 Tonnen in die Tiefe. Seit Jahrzehnten bemühen sich in den Marinen der ganzen Welt die besten Fachleute, einen Torpedo zu schaffen, der hundertprozentig zuverlässig ist. Aber nach wie vor hat jeder Aal seinen Kobold, das „Torpedomännchen", das von Zeit zu Zeit, allem Menschenwitz zum Trotz, seine eigenwilligen Streiche vollführt.

Prien macht die Rechnung auf: rund 66 500 BRT!

Wenige Tage später macht das Boot in seinem heimatlichen Stützpunkt fest. Unbeschreiblicher Jubel empfängt Kommandant und Besatzung.

Drei Wochen danach läuft das Boot zur neuen Unternehmung aus.

Das Wetter ist schön, die Sicht hervorragend. Kein Wind, leichte Dünung aus Norden. Dann aber schmiert sich der Himmel zu, aus Südosten steht eine frische Brise auf, die schnell stärker wird und eine kurze, steile See vor sich hertreibt.

Der Ausmarsch verläuft normal, das heißt, mit Tauchen vor Fliegern, Tauchen vor Bewachung, Auftauchen und wieder Tauchen vor Fliegern und langsamem Vordringen ins Operationsgebiet.

Die Besatzung ist in bester Verfassung. Trotz des langen Wartens gibt es keine Blechkrankheit. Sie kennen das ja nun von der vorigen Reise und wissen, es können Tage und Tage vergehen, ohne daß auch nur das geringste in Sicht kommt, Flieger, Zerstörer und Bewacher nicht mitgerechnet. Irgendwann kommt „es" dann doch, und dann muß man eben da sein, zähe sein und zuschlagen, wie die Chancen fallen.

So erwischen sie eines Morgens die „Ville de Mons", einen 7400-BRT-Frachter, der in wilden Zickzacks mit Kurs auf England läuft.

Es hilft ihm alles nichts, der Augenblick kommt, wo die Aale mit dem so vertrauten Schütteln des Rückstoßes das Boot verlassen. Die Besatzung ist kaum noch aufgeregt. Sie weiß, wenn unser Alter schießt, dann passiert etwas, und sie täuscht sich nicht.

Nach knappen zweieinhalb Minuten bellt die Detonation durchs Boot. Treffer vorn zehn. Durch das Sehrohr sieht der Kommandant, wie einzelne Seeleute drüben besinnungslos vor Schreck, ohne an die Boote zu denken, außenbords springen. Er sieht auch auf dem Heck die nun schräg gen Himmel zeigenden Rohre von zwei Kanonen, sieht, daß auf dem Vorschiff Holz, achtern an Deck Fässer geladen sind.

Langsam und zögernd sinkt das Schiff über den Vorder-

steven, und als das Heck frei in die Luft kommt, dreht sich die Schraube noch mit blind schlagenden Flügeln in der Luft.

Das Wetter des nächsten Tages ist nicht gerade günstig. Mit dem Mittag bedeckt sich der Himmel, am Nachmittag beginnt es zu regnen, und am Abend ist die Sicht durch Nebelschwaden und Regenschauer stark behindert, aber Glück muß der Mensch haben: im Schummern stoßen plötzlich aus einer Dunstwand mehrere Dampfer hervor.

Geleitzug! Alarm!

Die Herde besteht aus zwölf Dampfern von durchschnittlich 5000 BRT. Weiter erkennt Prien einen Zerstörer und schemenhaft dahinter zwei Geleitboote.

Sobald es dunkel genug ist, taucht er auf und stößt heran. Der Konvoi ist noch gut zu sehen.

Prien sieht sich um. Jetzt freut er sich über das Wetter. Im Süden steht eine dunkle Wand, wie geschaffen für ihn, um davor nach vorne zu gehen und zum Angriff anzusetzen.

Während er gegen die kurze See anknüppelt, kommt in scharfen Spritzern Sekunde für Sekunde die See auf die Brücke gefegt. Alle Augenblicke beugt sich einer der Ausgucks über das Luk und brüllt, um das Röhren der Diesel zu übertönen: „Schnell einen trockenen Lappen auf die Brücke!"

Der Zentralegast unten hat einen Heizkörper angestellt, auf dem er die nassen Lappen, die alle paar Minuten von den Ausgucks heruntergeworfen werden, so schnell wie möglich auftrocknet. Es gehört einiges Geschick dazu, die Möglichkeiten abzupassen, in denen oben kein Wasser überkommt, um die Lappen hinaufzureichen, ohne selber naß zu werden.

Eine Stunde nach Mitternacht steht Prien in Angriffsstellung. Da kommt ihm ein Zerstörer günstig zum Schuß. „Erst den Zerstörer knacken", sagt er, „dann haben wir Frieden."

Der Torpedooffizier zielt: „Rohr IV Achtung, Rohr IV... loos."

Der Torpedo geht fehl; wahrscheinlich ist er unter dem Zerstörer hindurchgelaufen, weil eine zu große Tiefe eingestellt war.

Keine Zeit zum Ärgern. Auf den nächsten!

„Schuß Rohr I auf Dampfer 5500 BRT!"

„Treffer Mitte! Eine ungeheure Detonationssäule steigt auf. Das Schiff knickt ein. Vorschiff taucht schnell weg. Schiff sinkt innerhalb von zwölf Minuten."

Und auf den nächsten!

„Schuß Rohr II auf Dampfer von 4000 BRT. Gegner steht frei hinter erstem Schiff. Etwa eine Minute nach erstem Treffer Aufschlag und Treffer ganz vorn am Vordersteven. Der erste Dampfer schießt zwei rote Sterne. Nach etwa fünf Minuten wirft der Zerstörer Wabos. Die Zahl ist nicht genau festzustellen, die Wirkung ist so, daß starke Erschütterungen im Boot verspürt werden. Zwanzig Minuten lang werden in Abstand von fünf Minuten Wasserbomben geworfen, danach weitere zwei Stück in Abstand von zehn Minuten. Die Wirkung im Boot ist nicht mehr spürbar. Der zweite Dampfer wurde mit Vorlastigkeit beobachtet, kam dann wieder außer Sicht. Mit 230 Grad in Richtung des Geleitzuges weitergelaufen. Über das Schicksal des zweiten Dampfers nichts weiter beobachtet. Ich hoffe, daß er absäuft." So Priens Kriegstagebuch.

Das war wieder mal ein Schluck aus der Pulle.

Schon am nächsten Nachmittag kommt wieder ein Dampfer in Sicht, aber während das Boot zum Angriff ansetzt, zackt er ab und läuft mit offenbar höchster Fahrt fort, sodaß er nicht mehr zu erwischen ist, zumal plötzliche Regenböen und in ihrem Gefolge Nebel die Sicht einschränken. Naß bis auf die Haut, fluchend und fröstelnd, stehen die Ausgucks auf der Brücke. Endlich, in den späten Abendstunden, haben sie den Dampfer wieder.

Prien überlegt: Die Chance ist kurz. Für Torpedoschuß ist

der Abstand zu groß, die Sicht zu schlecht, die Zeit zum Errechnen der Unterlagen zu knapp. Entschluß: „Klar zum Artilleriegefecht!"

Die Bedienung spritzt an das Geschütz und dann ... schlägt die See zu. Der Seegang zu dieser Zeit ist nicht einmal besonders schwer, aber zwischen den vielen tausend Wellen, die die scharfe Brise vor sich hertreibt, ist erfahrungsgemäß immer einmal eine besonders gefährliche, und eine solche hämmert plötzlich über das Vorschiff des Bootes herein. Die Männer sehen den Berg anwachsen, sie sehen ihn hereinbrechen, sie klammern sich am Geschütz fest. Rings um sie ist die Gischt, das Strudeln, das schwarze, panthergefleckte Wasser.

Als die See sich verlaufen hat, liegen zwei Mann mit Beinprellungen und Hautabschürfungen in der Reling, zwei andere, der Matrosenobergefreite Mantyk und der Maat Gundlach sind verschwunden. Augenblicklich läßt Prien beide Maschinen mit äußerster Kraft zurückgehen. In der hellen Nacht sind die Köpfe der Außenbordsgeschlagenen deutlich zu erkennen. Hin! Plötzlich ist nur noch einer von ihnen da!

Es gelingt Prien, das Boot so zum Stehen zu bringen, daß der Bootsmaat Gundlach an Steuerbord vorn von den andern Männern der Geschützbedienung an Deck gezogen werden kann. Das dauerte unter Mithilfe von vier Mann sieben Minuten!

Immer wieder, wenn sie glauben ihn zu haben, hebt sich das Boot, und über sie, die sich an den Rillen im Oberdeck festkrallen, und den Mann im Wasser rauscht eine neue See hin.

Endlich fassen sie ihn. Zwei Mann greifen mit den Fäusten in das Lederzeug, zwei andere halten diese beiden fest, und dann liegt er oben, durch den Schreck und durch Prellungen in den Beinen so mitgenommen, daß er nicht mehr stehen kann.

Vorsichtig tragen sie ihn zum Turm, von wo aus alle Gläser inzwischen die See absuchen. Von Mantyk keine Spur. Prien überlegt einen Augenblick, dann läßt er fünfzehn Sekunden lang beide Maschinen mit hohen Umdrehungen angehen, in der Hoffnung, den Abgesunkenen auf diese Weise durch das Schraubenwasser hochzuspülen. Kein Erfolg. Eine Weile noch hält sich das Boot an der Unfallstelle auf. Der Kommandant kann sich nicht abfinden mit dem Gedanken, einen Mann verloren zu haben, einen guten Mann, einen Kameraden, der mit ihm und allen anderen manche schwere und manche erfolgreiche Stunde geteilt hat. Aber nirgends ein Zeichen, nirgends ein Kopf als dunkler Punkt, auf den man zulaufen, und den man bergen könnte. Der Matrosenobergefreite Mantyk ist gefallen.

Endlich gibt Prien die erfolglose Suche auf und stößt dem inzwischen in größerer Entfernung wieder in Sicht gekommenen Dampfer nach.

Es bleibt ihm zum Kampf nur die leichte Maschinenkanone auf dem Turm.

Feuererlaubnis!

In rascher Folge jagen ein paar Schuß hinaus, dann schweigt das Geschütz: Ladehemmung. Nun schießt der Gegner. Weit vorn liegen seine Einschläge. Gleichzeitig kommen neue Fahrzeuge in Sicht, ein Zerstörer, ein Fischer.

Alarm!

Während die Männer noch einsteigen, sieht Prien, der als Kommandant immer bis zuletzt oben bleiben muß, wie der Zerstörer kurz vor dem Bug mit hoher Fahrt vorbeiläuft, und ehe er selbst ins Turmluk springt, beobachtet er noch, wie mehrere Fahrzeuge wild durcheinander kreuzen. Dann sitzt er am Sehrohr, aber dort ist nichts zu erkennen, zu dunkel.

Im Boot ist die Stimmung gedrückt. Überall fehlt der Kamerad, beim Essen an der Back, in der Koje, die leer bleibt,

auf Tauchstation, auf Gefechtsstation. Es fällt so schwer, zu begreifen, daß einer von ihnen plötzlich aus ihrer Mitte herausgetreten ist. Sie gehören so unbedingt zusammen, sie haben gemeinsam gesiegt und gemeinsam ausgehalten, und ihre ganze Vorstellungswelt bewegt sich so sehr in der Gewißheit, daß sie entweder gemeinsam siegen oder gemeinsam fallen, daß ihnen dieses plötzliche Verschwinden eines Kameraden geradezu unfaßlich ist. Andere Waffengattungen mögen anderen Gesetzen unterliegen, in der Ubootswaffe rechnet man nur mit dem gemeinsamen Schicksal.

Trotzdem, der Dienst geht weiter; es ist Krieg, und daß Krieg ist, merken sie am nächsten Nachmittag, als sie bei mittelmäßiger Sicht und harter See plötzlich einen Geleitzug für Sekunden in Sicht bekommen, der, gerade in diesem Augenblick abzackend, sogleich wieder im Dunst verschwindet.

Sofort stößt Prien nach. Er findet nichts.

Dafür meldet am späten Abend ein anderes Boot, daß es Fühlung mit einem Geleitzug aufgenommen hat, und in den frühen Morgenstunden kommt auch für Prien wieder etwas in Sicht.

Anlaufen und Schuß!

Riesengroß steht die Silhouette des Gegners wenige hundert Meter vor dem Boot, sodaß Prien kurz nach dem Schuß hart abdrehen muß, um nicht in den anderen hineinzulaufen. Nach vierundzwanzig Sekunden brüllt die Detonation auf.

Ein rötliches Aufflammen, umrahmt von einer weit über Mastenhöhe steigenden Detonationssäule; sieben Minuten später ist der Dampfer gekentert und verschwunden. „Es handelt sich um ein Schiff von 10000 BRT! Mit zwei Masten, einem Schornstein", vermerkt das Kriegstagebuch, „zwischen Schornstein und Brücke großer Sattelbunker, auf Hinterschiff, hinter Achtermast Doppelgalgenmast oder Pfahlmasten, ähnlicher Typ „Glenapp", doch fehlen Pfahlmasten

auf der Back, dafür Kanonen vorn und achtern. – Rohr V nachgeladen."

Kurz danach: „Rohr V ist klar."

Schon sind auch wieder mehrere Dampfer in Sicht. Das eben neu geladene Rohr wird losgemacht und auf ein Schiff von etwa 5500 BRT, Typ „Clan Monroe", abgeschossen. Deutlich ist auf dem Achterdeck die Kanone zu erkennen. Nach elf Minuten sinkt es, nachdem achtunddreißig Sekunden nach dem Losmachen mittschiffs die cypressenähnliche, dunkle Treffersäule emporgestiegen ist. Immer wieder drängt sich dem Kommandanten der Vergleich mit der Cypresse, dem schwermütigen dunkelgrünen Friedhofsbaum auf, wenn er die Detonationssäule an einem Schiff beobachtet. Gleichzeitig machen seine Augen ein neues, lohnendes Ziel aus, einen 5000-Tonner vom Typ „Alipore". Der Treffer sitzt hinten; innerhalb von sechs Minuten ist das Schiff verschwunden.

Ohne Aufenthalt sucht Prien nach neuer Beute, aber was da herumkriecht, lohnt keinen anständigen Torpedo. So stößt er nach vorn. Da ist noch ein 3000-Tonner, aber während das Boot anläuft, wird es gesehen. Der Dampfer vermehrt die Fahrt, dreht zu, legt ganz kurz äußerste Kraft zurück, um besser zustoßen zu können, dann äußerste Kraft voraus.

Auf der Back rennen Leute zum Geschütz und bemühen sich fieberhaft, den Leinwandbezug herunterzureißen.

Alarm! Das Boot muß auf Tiefe. Knapp über den Turm schaufelt und rumpelt der Dampfer hinweg. Sobald die Luft rein ist, taucht Prien wieder auf, und stößt nach, aber in der Dämmerung ist die Mahalla verschwunden. Nachstoßen und Nachstoßen. Der Geleitzug ist wie von der Wasserfläche weggepustet. Statt dessen gibt es Flieger und nochmals Flieger und abermals Flieger.

Jedesmal, wenn er weggemußt hat, fragt sich Prien: Hat es denn Zweck, noch weiter zu suchen? Zähigkeit und Jagdfieber lassen ihn nicht aufgeben und beide finden ihren Lohn!

Fast zwei Tage, nachdem er ihn verloren, hat er den Geleitzug wieder in Sicht und setzt in der Nacht den Angriff auf einen Tanker von etwa 11 000 BRT an.

Es ist völlig dunkel, Regenböen verschlucken das Mondlicht, zwischen zerissenen Wolken blinzeln vereinzelt Sterne herab.

Unmittelbar nach dem Schuß entdeckt der achtere Ausguck plötzlich in geringster Entfernung einen Dampfer. Sprachlos vor Schreck stößt er den Kommandanten an und weist mit ausgestrecktem Arm auf die dunkle, drohende Masse.

„Backbordmaschine AK zurück, Steuerbordmaschine Große Fahrt voraus! Ruder hart Backbord!"

Schwerfällig, entsetzlich schwerfällig folgt das Boot den blitzschnell gegebenen Befehlen! Und abermals hält der liebe Gott einen Daumen dazwischen!

Auf knapp fünfzig Meter Abstand rauscht mit rumpelnder Schraube der ahnungslose Frachter mit mächtiger Silhouette an dem Boot vorbei.

Prien fährt sich mit dem Handrücken über die Stirn. Er will es selbst nicht glauben, aber sein Boot ist ungesehen geblieben.

„Hier standen mir aber doch einige Haare unmerklich zu Berge!" schreibt er in sein Kriegstagebuch. Und dann: „Nach zwei Minuten Laufzeit lasse ich die Stoppuhr anhalten im Glauben an einen Fehlschuß. Prompt kommt nach kurzer Zeit Detonation mit starker, roter Feuerwirkung. Detonation und Feuer sind etwas achteraus. Es kann nur unser Aal gewesen sein. Die Beobachtung ergibt Treffer auf einem Tanker weiter drinnen. Geschätzte Größe 6800 BRT. Schade, der andere (auf den wir gezielt hatten) war doch viel größer."

Zwölf Minuten später die abschließende Bemerkung: „Gegner wirft Wasserbomben!"

Morgens die Meldung an den BdU: Gesamterfolg sechs Dampfer 40 250 BRT, einer beschädigt.

Zu dieser Zeit hat das Boot noch einen letzten Torpedo.

Zehn Tage lang steht U-Prien nach dieser Erfolgsnacht im Atlantik auf und ab, ohne etwas anderes zu sehen als Fischer, Zerstörer und Bewacher.

Das schreibt und liest sich einfach. Was dahinter steckt an unablässiger Aufmerksamkeit, an immerwährendem Kampf jedes einzelnen gegen den so menschlichen Hang, einmal nachzulassen in der Konzentration und die Dinge ein wenig gehen zu lassen, das kann nur der ermessen, der es erlebt hat. Es geschieht ja nicht viel an solchen Tagen. Die Stunden schleichen dahin, alte Wachen treten ab, neue ziehen auf. Tag und Nacht wechseln, die Motoren dröhnen, man ißt, man schläft, man liest, und gerade diese Einförmigkeit ist doch der Gegner, den die Besatzung Mann für Mann bekämpfen muß.

Das Warten, die Langeweile, wenn man den letzten abgegriffenen Schmöker, die letzte zerlesene Illustrierte zum hundertsten Male durchgeblättert hat, die wenigen Stunden, in denen man wirklich gut und tief schläft, – all das hat seine Einwirkung, ohne daß man müde werden und nachgeben darf.

Zehn Tage sind eine lange Zeit, eine Zeit, in der ein Boot vom Stützpunkt auslaufen, sich leerschießen und erfolggekrönt wieder heimmarschieren kann.

Das ist mehr als einmal vorgekommen!

U-Prien steht zehn Tage in See und sieht nichts.

Wir hätten längst zu Hause sein können und mit neuen Aalen wieder hier draußen, denken die Männer, so ist es doch man halber Kram, wegen diesem einen Aal hier draußen herumzufahren und sich mit dem Flieger- und Bewachergesindel herumzuärgern.

Am Abend des zehnten Tages: Rauchwolken! Da haben wir's: Nun stehen wir da wie Karl der Nackte und haben keine Aale. Egal! Wenn man den Gegner nur findet, ist schon alles gut. Daß man ihn dann auch schlägt, ist oft genug be-

wiesen, aber Aale gehören dazu! Mächtig schiebt sich die große Herde aus der Kimm herauf – vierzig Schiffe, aus deren Spitze sich plötzlich ein 12000-Tonner absetzt und auf das Boot zuläuft. Ein Hilfskreuzer? Gleichviel, es ist ein gewaltiger Brocken.

Prien greift an! Rohr V ... los!

Verdammt! Der Aal läuft an der Oberfläche, springt ein paarmal, hohe silbrige Fontänen aufwerfend, heraus, steuert seitlich und verschwindet.

„Ich trauere meinem letzten Torpedo nach", schreibt Prien ins Kriegstagebuch, „inzwischen bin ich nahe an den Geleitzug herangekommen und zähle achtunddreißig Schiffe, darunter zwei Tanker. Und ich stehe als zahnloser Alter dabei und keife die andern heran!

Ich entschließe mich zum Artillerieangriff. Beide Diesel bleiben plötzlich von selbst stehen, Luft im Brennstoff! Störung beseitigt. Der Mondschein ist inzwischen so hell geworden, daß an einen Artillerieangriff nicht mehr zu denken ist.

Uboot achteraus! Es ist Kretschmer. Er greift an und schießt uns zwei schöne Anläufe vor, – und man selbst hat keine Aale mehr! Es ist zum Weinen!"

Nachdem es mit einer besonderen Aufgabe zwei Tage weiter in See geblieben ist, kommt U-Prien an einen großen Ölfleck. Es stößt hinein. Trümmer und ein gekentertes Rettungsboot schwimmen herum. Durch das Glas kann Prien den Namen ablesen: „Invershannon".

Nach dem Schiffsort muß das der Tanker gewesen sein, den Kretschmer versenkt hat, Größe 9154 Tonnen. Das war vor achtundvierzig Stunden, „aber noch jetzt", vermerkt das Kriegstagebuch, „dringt das Öl aus 2500 Meter Tiefe lachend an die Oberfläche!"

Einige Tage danach macht das Boot zum erstenmal in einem Stützpunkt der französischen Atlantikküste fest. Hier

ist noch alles im Werden. Die Werft hat aus der Heimat einen kleinen Stock von Facharbeitern herangezogen, die sich mit hingebendem Eifer um die Boote bemühen. Dennoch fehlt es an manchem.

In der ehemals französischen Präfektur befindet sich das Heim der Ubootfahrer. Unermeßliche Arbeit wird zu leisten sein, um hier Sauberkeit und Ordnung einzuführen!

Kurz nach dem Einlaufen fährt Prien zur Berichterstattung zum Befehlshaber und von dort weiter in Urlaub.

Wenige Wochen später steht er wieder am Feind.

Es brist aus Südosten. Aus tiefhängenden Wolken fällt endloser, eintöniger Regen. Frühmorgens, wie schon oft, steht Prien plötzlich am Geleitzug. Schatten kommen in Sicht und dann ein Zerstörer.

Zwischen ihm und den Geleitdampfern taucht das Boot, und Prien wird am Sehrohr Zeuge, wie die englischen Zerstörer einen Geleitzug übernehmen. Er kann gut beobachten. Da sind zwei moderne Ubootjäger, ein ganz großer Zerstörer, ähnlich dem französischen „Volta", zwei ältere englische Zerstörer vom Typ „Squall" und endlich ein Fischdampfer. Auf allen Schiffen des Geleitzuges flattern bunte Wimpel im Vormast: sie haben ihre Unterscheidungssignale gesetzt. Auf ein Signal von „Volta" gehen überall die bunten Flaggen nieder. Der große Zerstörer läuft an, setzt wieder Signal und darauf schwenkt die ganze Herde auf Ostkurs. Es ist wie bei einem friedensmäßigen Manöver.

Prien zählt etwa fünfunddreißig bis vierzig Schiffe, darunter zehn bis zwölf Tanker. Zum Schießen stehen sie zu weit ab, so folgt er ihnen unbemerkt, um auf eine bessere Chance zu warten. Gegen Abend hat er die Mahalla noch schwach in Sicht, die Dämmerung sinkt herab, und plötzlich tritt eine so schnelle Verdunkelung des Nordhorizonts ein, daß er die Fühlung verliert. Dazu prasselt Regen in dichten Massen.

Mit großer Fahrt braust das Boot auf den langen Rücken der westlichen Dünung hinter dem Geleitzug her. Jetzt kommt alles auf die Nase des Kommandanten an: ob er richtig nachdreht, ob er Fantasie genug hat, sich vorzustellen, wohin der Geleitzug seinen Zack gemacht haben kann, davon hängt es ab, ob er zu einem Erfolg kommen wird oder nicht. Für seine Nase aber ist Prien berühmt.

„Da schießt schon einer", sagt plötzlich aufgeregt der IWO.

Tatsächlich! An zwei Dampfern stehen die hohen grauen Detonationssäulen von Torpedotreffern, und aus dem Boot kommen fast gleichzeitig die Meldungen: „Eine Detonation, eine zweite Detonation!"

Ein großes Durcheinander entsteht in der Dampferherde.

Gleichzeitig ist auch Prien heran. Alle Rohre sind klar, der Torpedooffizier zielt: „Rohr I los!"

Schnurgerade surrt der Aal auf einen 5500-Tonner zu, Typ „Explorer".

Weiterdrehen auf nächsten Gegner.

Rums! – der erste Aal hat seine Schuldigkeit getan.

Immer größer wird die Verwirrung in der Riesenherde. Lichter stehen über den getroffenen Schiffen, Brände lodern auf, Bewacher hetzen umher. In der Dunkelheit läßt sich kaum noch ausmachen, wohin die einzelnen Dampfer fahren.

Wieder ein großer Schatten vor dem Bug, wieder Schuß! Ah, verdammt, der geht vorbei.

Zwischendurch nimmt sich Prien die Zeit, immer wieder seine Ausgucks zu schärfster Aufmerksamkeit anzuhalten. Jeden Augenblick kann ein Bewacher angebraust kommen, und Prien will jetzt unter keinen Umständen abgedrängt oder zum Tauchen gezwungen werden. Die Nacht ist so schön dunkel; er weiß, daß er selbst kaum zu sehen sein wird, aber für ihn ist der Gegner als eine große Schar von hohen Schatten immer noch erkennbar.

Dort drüben schiebt ein gewaltiger Kasten dahin. Alle Kennzeichen und Typenmerkmale prägt Prien sich und seinen Wachoffizieren ein. Die Form des Rumpfes, des Bugs, der Back, der Mittelaufbauten, des Hecks, der Schornsteine und Masten. Das Schiff vor ihm, ein riesiger Tanker, liegt sehr tief im Wasser. Es mag 8000 BRT haben. Nun wandert es ein. Schuß! Da meldet einer der Ausgucks einen Bewacher, der mit fahl schimmernder Bugsee auf das Boot zujagt. Kurz entschlossen stößt Prien quer durch den Geleitzug hindurch. Rums, geht der zuletzt geschossene Aal an dem Tanker hoch. Eine Feuersäule schießt auf und fällt wieder zusammen.

Welchen jetzt? Dort drüben, den Dicken, der ist einen Aal wert, der hat seine 7000 BRT.

Schuß! Und zwei Minuten später: Treffer!

„Typ ‚Abraham Lincoln'", meldet inzwischen die Zentrale nach den angegebenen Daten auf Grund des Bilderbuchs herauf, „voriger Dampfer: Tanker, Typ ‚Imperial Transport', 8000 BRT."

Und wieder: Schuß! Der Aal bleibt im Rohr stecken. Man hört ihn surren und rumoren, dann, wie er herausjagt, anläuft und – sie erstarren vor Schreck – unter dem eigenen Boot hindurchgeht.

„Puh", sagt Prien, „war das ein gemeines Gefühl!" Im Bugraum arbeiten indessen die Männer wie besessen, um die gewaltigen, schweren Aale in die leeren Rohre zu schieben. Von Minute zu Minute fragt der Kommandant an: „Rohr noch nicht klar?" Und kaum kommt die Meldung: „Rohr I oder Rohr III ist klar", so heißt es auch schon: Schuß! Und dann kommt wieder das Warten.

Die Laufzeit ist um; es geschieht nichts. Ärgerlich rechnet Prien nach. Der Aal muß vorbeigegangen sein. Aber da steigt plötzlich weiter hinten an einem 4500-Tonner die Treffersäule auf. Prima! Den Seinen gibts der Herr im Schlaf. Der

Torpedo hat ein Schiff getroffen, für das er garnicht bestimmt war. Prima!

Allenthalben jagen nun die Bewacher wie gehetzt umher, fahren die Dampfer wild und unregelmäßig durcheinander, zischen Leuchtgranaten in den dunklen Himmel empor, entfalten sich und schweben langsam wieder herab, die wüste, nächtliche See mit trübgelbem Licht aufhellend. Unaufhörlich rieselt der Regen herab. Durch die Lücken zerrissenen Gewölks fällt weißes Mondlicht.

Ein Dampfer sieht das Boot, schießt rote Sterne und dreht hart zu. Prien weicht kurz aus.

Wieder ein Rohr klar, und wieder Schuß! Silberne Gischtfahnen aufwerfend, springt der Aal als Oberflächenläufer mit jagender Fahrt auf sein Ziel zu, zackt plötzlich nach rechts, besinnt sich im letzten Augenblick, zackt wieder nach links und trifft tatsächlich noch sein Ziel am Heck. Hurra — brav der Aal!

Dazwischen schießen andere Boote an anderen Stellen; es ist wahrhaftig, als sei das jüngste Gericht über diesen Geleitzug hereingebrochen. Schuß um Schuß jagen die Boote ihre Torpedos heraus, wühlen sich die Aale durch die düster beleuchtete See, springen die Trefferfontänen auf, blitzen die grellen Detonationssäulen. Und hier und da und dort brennendes, glühendes, schwelendes Feuer! Schiffe, die sich aufrichten und steil auf Tiefe gehen, Schiffe, die sich schwer zur Seite wälzen und kieloben versinken, Schiffe, die einbrechen und einen mühsamen, harten Tod sterben. Und überall, wie die Wölfe, deutsche Unterseeboote am Geleitzug.

Priens Treffer liegt auf einem Dampfer von 7500 BRT vom Typ „Port Halifax".

Sieben Minuten später schießt er schon wieder. Treffer auf einen Dampfer von 5000 BRT, Typ „Loch Maddy".

Dann Mitlaufen am Geleit. Wählen von neuen Opfern und eine Stunde später: Schuß auf zwei überlappende Schiffe,

von denen das eine, ein Viertausender, im Treffer liegenbleibt.

Keine Zeit, das Sinken abzuwarten. Schon wieder läuft ein Aal. Der Dampfer stoppt jäh! Hat er den Anlauf gesehen? Jedenfalls geht der Aal vorbei! Wo ist der nächste? Da! Ein Schatten, der überhaupt kein Ende zu nehmen scheint, ein 9000-Tonnen-Tanker vom Typ „Danmark".

Treffer! – Weit über Höhe der Masten steigt die Wassersäule an dem Riesen auf.

Nun endlich wird es den Zerstörern zuviel. Wie die blinden Stiere sausen sie um den getroffenen Tanker herum und werfen wahllos Wasserbomben, deren Schläge langhin durch die Tiefe hallen. Das Boot aber steht in einer dunklen Wand in sicherer Entfernung und kann gut beobachten. Prien grinst: „Schmeißt nur, camereros, die tun uns nichts."

Leergeschossen und satt rechnet er an Hand des Bilderbuches seine Tonnage zusammen. Dann setzt er seinen Funkspruch an den BdU ab: „Aus Geleit acht Schiffe, 50 500 BRT. Verschossen!"

Noch eine Weile begleitet er den zusammengeschmolzenen Rest dieses Geleitzuges, sieht andere Boote jagen und schießen und setzt sich schließlich zum Rückmarsch ab. Langsam graut der Morgen, die Nacht der langen Messer ist vorüber. –

Wenige Tage später treffe ich Prien wieder, als er eines Morgens erscheint, um dem Befehlshaber Bericht zu erstatten. Mit seiner derzeitigen Versenkungsziffer hat Prien als erster Unterseebootskommandant die 200 000-Tonnen-Grenze überschritten. Der Führer verleiht ihm in Anerkennung seiner außerordentlichen Verdienste als fünftem Offizier der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes, die zu jener Zeit höchste deutsche Auszeichnung.

Schon vor dieser großartigen Unternehmung hatten wir uns einmal in Paris getroffen und einen großen Abend in der „Sheherazade" gefeiert, dem Leiblokal der Ubootfahrer, das

bei ihnen kurz die „Ratze" genannt wird. Wir hatten das Lied von der Siegfriedlinie spielen lassen – das wollten wir denn ja auch ganz gern einmal hören! – hatten vielen und guten Rotwein getrunken, hatten einen brennend an Blechspießen, bei verdunkeltem Lokal aufgetragenen Schaschlik gefuttert und mit ein paar mordsfrischen und lebendigen Fliegern eine gewaltige Verbrüderung gefeiert.

„Du könntest eigentlich mal bei mir einsteigen", hatte Prien an jenem Abend gesagt, und jetzt, als er wiederkam, überlegte ich, ob ich es mir herausnehmen könnte, ihn an dieses Angebot zu erinnern.

Er fing ganz von selbst davon an. Nun hieß es nur noch, die Einwilligung des Befehlshabers zu erreichen. Eine Fahrt war mir seit langem versprochen, aber immer hatte es allerlei mehr oder weniger papierene Abhaltungen gegeben. Es galt nun, geschickt den richtigen Moment abzupassen.

Am Nachmittag rief einer unserer Fliegerfreunde an und lud uns zum Kaffee ein. Es wurde ein langes Kaffeetrinken. Anfangs waren wir nur zu dritt, alle drei, auch unser Flieger, begeisterte Seefahrer, und wir spannen ein Garn, bis uns vor Lachen der Leib weh tat. Zuletzt waren wir etwa dreißig, und als das Kaffeetrinken beendet war, hatten wir längst das Abendbrot hinter uns und der neue Tag war angebrochen. Am folgenden Abend saßen wir drüben im alten Tour d'Argent, vor uns, herrlich und gewaltig aufgereckt vor den Gluten des Abendhimmels, die Silhouette von Notre Dame. Wir aßen die 116 500-soundsovielte Ente, gemäß dem Brauch des Lokals, jede darin verzehrte Ente zu numerieren und dem Gast eine Postkarte mit der Nummer seines Vogels in die Hand zu drücken. Wir tranken einen Burgunder von Gottes Gnaden, waren wieder zu dritt, und Prien erzählte in seiner unerhört lebendigen, packenden Art von seinen Fahrten und Taten.

Tags darauf ging das Flugzeug nach Berlin. Der Befehls-

haber flog, Prien war zur Verleihung des Eichenlaubs zum Führer befohlen, mich selbst führten dienstliche Anlässe hinüber.

Mit orgelnden Motoren, von einem kräftigen Westwind geschoben, zog die brave Ju nach Osten. Unter uns lag das reiche französische Land. Überall waren noch die Spuren der Kämpfe erkennbar, zerstörte Städte, Bombenkrater an Straßenkreuzungen, Fahrzeugwracks in den Straßengräben, ausgebrannte Autos mitten in den Feldern, umgestürzte Tanks, gesprengte Brücken, zuweilen, wie eine tote Motte, ein abgestürztes Flugzeug im flachen Feld. Dann kam die Grenze, Aachen mit seinem alten Münster, Köln: Deutschland lag unter uns wie ein Garten, Feld an Feld frisch bestellt oder in der Ernte; man sah mit zwingender Deutlichkeit den Unterschied: nirgends ein unausgenutztes Fleckchen Erde! Dorf an Dorf, Acker an Acker, jedes Waldstück gepflegt, jede Wiese umzäunt! Der Fleiß einer großen Nation offenbarte sich in diesem Flugbild.

Kurz vor Abenddämmerung landeten wir in Berlin. Die Wagen brachten uns in die Stadt, und dann saßen wir im Kaiserhof.

Plötzlich ein Page: Der Admiral wurde ans Telefon gebeten.

Als er wiederkam, strahlten seine Augen: „Jenisch hat die ‚Empreß of Britain' unter Deck geschoben!"

Donnerwetter! Das war das englische 40 000-Tonnen-Fahrgastschiff, das die Luftwaffe angeknackt hatte und aus dessen Bergung die Engländer eine Prestigefrage machten! Braver Jenisch, so hat er es doch geschafft!

„Ich kann mir so richtig vorstellen, wie sich mein Jenisch mit hängender Zunge da hinaufgerobbt hat", sagte der Admiral.

Wir aßen. Ein wundervoller Mosel, unserem Gaumen doch noch edler erscheinend als der französische Wein, funkelte in den Gläsern.

Drei Hurras den scheidenden Kameraden! Prien – soeben von Feindfahrt zurück – grüßt die Besatzung eines auslaufenden Bootes. Hinter ihm Kretschmer

Nach der Ritterkreuzverleihung an Oblt.-Ing. Suhren. Prien und Schepke rekonstruieren mit Hilfe von Gläsern den letzten großen Geleitzugerfolg – die Nacht der langen Messer

„Na, Prienchen, wann willst du wieder raus?" fragte der BdU.

„In zehn Tagen, Herr Admiral, wenn auf der Werft alles klappt."

Jetzt war meine Stunde gekommen. Möglichst harmlos fragte ich: „Wie ist es nun, Günther, nimmst du mich mit oder nicht?" Der Flaggleutnant griente und hielt sich die Hand vor den Mund. Der Befehlshaber zog die Brauen hoch, sah auf Prien, dann auf mich, wieder auf Prien; er mochte ahnen, daß da etwas im Spiele war. „Also meinetwegen, Frank", sagte er plötzlich, „steigen Sie ein." Damit war es entschieden.

Fünf Tage später saßen wir, unser Fliegerfreund, Prien und ich wieder im Tour d'Argent. Neben uns bereiteten feierlich hantierende Ober mit großem Zeremoniell die 116 500-soundsovielte Ente vor. Wie beim letzten Male schauten wir hinüber auf Notre Dame, die heute schwarz und massig vor einem silberweißen, in Perlmuttönen schimmernden Abendhimmel drohend aufwuchs. Prien erzählte vom Führer. Er hatte jedes Wort behalten, den Empfang, den Händedruck, den Augenblick des Fotografiertwerdens mit dem Führer, als im Hintergrund einige verzweifelte Adjutanten ihn darauf aufmerksam zu machen versuchten, daß er doch nicht rechts vom Führer stehen könne, während er doch nichts veranlassen konnte, weil ihn der Führer beim Arm gefaßt hielt, — den Augenblick der Eichenlaubverleihung, das gemeinsame Essen, die Gespräche bei Tisch und die Fragen, die der Führer an ihn gerichtet hatte.

Er war bis in die letzte Faser erfüllt von diesem Besuch. Aus jedem seiner Worte klang die schrankenlose Bewunderung, die bedingungslose Hingabe an diesen Mann, und wie er erzählte, war es uns beiden Zuhörern, als wären wir leibhaftig bei alledem dabeigewesen. Es wurde ein großer Abend.

Vier Tage später gingen wir in See. Der November führte sich mit stürmischem Südwest ein, es regnete in Schauern, die Wolken jagten unter dem Himmel dahin, die Kimm war verschmiert. Die Kameraden, die – Marine, Heer und Luftwaffe bunt gemischt – in dichten Mengen auf den Werftanlagen standen, fröstelten genau wie wir. Die Diesel sprangen an, Hurra gegen Hurra . . . Wir liefen aus!

Die schwere, steile See der Biskaya empfing uns. In unserem Kielwasser folgte Kaptlt. Wohlfarth, in der ganzen Waffe bekannt unter dem Namen „Parsifal". Sein kleiner Einbaum knüppelte sich wacker durch die immer gröber werdende See hinaus. Eine Küstenstelle gibt „Glückliche Reise", wir danken, „Parsifal" dankt.

Ich mache mich, soweit möglich, mit allen bekannt. Da ist der IWO, Oberleutnant z. S. von Varendorff, der als einziger Offizier von Scapa noch an Bord ist, ein junger, harter, frischer Offizier, dann, neu eingestiegen wie ich, der Oberleutnant z. S. Sander, früher auf schweren Schiffen gefahren und nun zur Ubootswaffe gekommen, weiter der Leitende Ingenieur, Oberleutnant Ing. Bothmann, mittelgroß, immer aufgelegt zu Scherz und Schabernack, dabei energisch bis zur Ungeduld, Nachfolger des Leitenden Ingenieurs von Scapa, einer der ältesten an Bord. Endlich als dritter Wachoffizier, gleichfalls neu eingestiegen, der Leutnant z. S. Stephan, aus der Gegend von Halle stammend, ein großer, ruhiger, lustiger Junge. Da ist der Obersteuermann Samann, der als Maat mit in Scapa war, inzwischen Obersteuermann wurde und nun wieder auf seinem alten Boot fährt, Gustav Böhm, Zentralemaschinist von Scapa und in jedem Sinne eine Säule der Besatzung, stark und schwer, gutmütig und unerschütterlich. Da ist der Rheinländer Tewes, dem die Torpedowaffe untersteht, mit seinen beiden blutjungen Mixern! Und Meier, der Geschützführer, der Bootsmann Voigt, Scholz, der Rudergänger, der eines Tages, anfangs

des Krieges, als Arbeitsmann ein Uboot liegen sah und den Entschluß faßte, zur Unterseebootswaffe zu gehen, der diesen Entschluß verwirklichte und es darüber hinaus schaffte, zu Prien zu kommen, und der nun, mit neunzehn Jahren, das Eiserne Kreuz I. Klasse trägt. Da sind all die andern vielen, deren Namen man erst im Laufe der Wochen langsam mitbekommt.

Von der ersten Stunde an merke ich, daß ein rasant harter Ton auf diesem Boot herrscht. Der Kommandant selbst, aber auch v. Varendorff und Bothmann zeigen sofort die Zähne, wenn das geringste nicht funktioniert. Trotzdem haben die Männer durchweg frische, helle Gesichter, sehen mir beim Handschlag steif in die Augen und machen, kurz gesagt, einen vorzüglichen Eindruck.

Gegen 19 Uhr verabschiedet sich der geleitende Fischdampfer mit Wünschen für gute Fahrt. Gleichzeitig gehen bei uns die Diesel auf höhere Fahrtstufe, der Kurs wird geändert; wir sind auf uns allein gestellt.

Die Küste weicht zu beiden Seiten im Dunst der Abenddämmerung zurück, zuerst zu Luward, und dann rollen die ersten wirklich schweren Berge der hohen und steilen See herein. Das Boot stürzt sich auf sie, schneidet ein, bricht sie von unten schäumend auf und hebt den Bug, sodaß rauchend und blendend der weiße Gischt aufstiebt.

Es ist etwas ungemein Wildes, Kraftvolles in der Art, wie es das Wetter annimmt, ganz entsprechend seinem Emblem am Turm, dem Stier von Scapa, der dampfschnaubend einem unsichtbaren Gegner entgegenbraust. Die ersten Spritzer kommen über wie Hiebe schwirrender Degenklingen. Ich klettere hinab in die Zentrale und steige in das Gummizeug.

Eben macht sich die neue Brückenwache klar. Unter ihr ist ein Mann mit einem breiten, rosigen, ich möchte schätzen mecklenburgischen Gesicht, in dem wasserhelle blaue Augen

stehen. Ein kleiner, gepflegter Spitzbart macht das Gesicht ein wenig länger. „Das wäre also das neunte Auslaufen", sagt er, während er seine breiten Schultern mühsam in den ein wenig zu engen Gummimantel hineinquält. Vergeblich bemüht er sich, die beiden oberen Knöpfe zu schließen. Wahrscheinlich hat er das schon oft probiert. Endlich gibt er es auf und verschwindet schnaufend im Einstieg zum Turm.

Oben ist längst jeder Mann im Gummizeug. Säulen, Mauern, Fahnen von Gischt, weiße Brecher und massives, graugrünes Wasser zischen in beständiger Abwechslung über den offenen, niederen Turm herein. Da kriegen wir gleich richtig einen auf die Nuß. Herzlichen Glückwunsch!

Mit einer gewissen Neugierde warte ich ab, wie mir dieser Empfang bekommt. Früher wurde ich immer seekrank, wenn ich längere Zeit an Land gesessen hatte und einmal wieder hinauskam. Diesmal werde ich nur müde. Das beständige Auf und Ab und Hin und Her, das tiefe Überholen nach beiden Seiten, die Erschütterungen, die durch das Boot gehen, wenn ein schwerer Brecher gegen den Turm donnert und sich brausend bricht, all das hat die Wirkung einer gewaltigen Wiege. Dazu will jede dieser Bewegungen ausbalanciert, durch eine Gegenbewegung ausgeglichen sein. Das erfordert einen körperlichen Aufwand, der, an und für sich unmerklich, doch seine Folgen zeitigt.

Die ganze Nacht über hält das wüste Wetter an. Prien läßt mit geschlossenem Turmluk fahren.

Mitten in der Nacht fordert der Wachoffizier, da die See immer noch zunimmt, Anschnallgurte für die Brückenwache. Dazu muß der Bootsmann geweckt werden, der allein weiß, in welcher Ecke die Gurte verpackt liegen, die man den ganzen Sommer über nicht gebraucht hat.

Von vornherein bestrebt Brennstoff zu sparen, läßt Prien mit langsamer Fahrt marschieren. Bothmann erscheint:

„Herr Kaleu, die Maschine bittet um zwanzig Umdrehungen mehr, da sonst die Diesel absaufen würden."

Zwanzig Umdrehungen mehr werden befohlen.

Auch durch das geschlossene Luk prasseln zu Zeiten Sturzbäche von Atlantiksee herab. Dann kommt sofort Priens Stimme hinter den grünen Vorhängen heraus: „Frage, warum ist das Turmluk nicht richtig dicht?" Und schon der Ton seiner Stimme macht eindringliche Musik.

Frühstückszeit. Der Aufklarer in der Offiziersmesse, ein etwas langsamer Junge, ist seit sechs Uhr an der Arbeit, um alles rechtzeitig aufzubauen. Bei den schweren Schlingerbewegungen des Bootes kann er kein Stück allein stehen lassen. So kämpft er schweißtriefend einen vergeblichen Titanenkampf gegen die Gesetze der Schwerkraft, und als endlich doch alles steht und die Offiziere gerade Platz nehmen wollen, holt das Boot, von einer schweren See seitlich erfaßt, ein einziges Mal über: von vorn bis achtern Klirren, Brechen, Klingeln: Von sämtlichen Backen ist das Geschirr herabgefegt. Zucker, Butter, Kaffee, Marmelade, Brot vereinigen sich am Boden auf dem Kokosläufer mit Zeitungen, Büchern, Klappstühlen und Schmökern zu einem unbeschreiblichen Gemisch. Armer Aufklarer! Nicht nur, daß er von vorne anfangen muß, — er versäumt auch die Uhrzeit und wird dafür von jedermann auf die Hörner genommen.

Mir ist der Frühstücksappetit vergangen. Ich spüre plötzlich die von früher so wohlbekannte Leere in der Magengegend, die mir sagt, daß es mit meiner Seefestigkeit doch nicht so weit her zu sein scheint. Die Luft steht aber auch zum Schneiden dick in der Röhre!

Neidisch sehe ich, wie vorne im Bugraum die Männer am Fußboden sitzen und unberührt reinhauen. Sie essen buchstäblich vom Boden, über den sie ein Wachstuch gebreitet haben, sitzen auf den Rändern ihrer Kojen, haben die Stulle auf der Faust und beugen sich jedesmal

tief vor, wenn sie einen Schlag Butter auf das Brot hauen wollen.

Bothmann zeigt mir die Bilder seines neugeborenen Töchterchens. Er hat sie mir im Hafen schon einmal gezeigt, aber sie sind heute nicht weniger nett. Für mich als Junggesellen haben zwar alle Babies eine verzweifelte Ähnlichkeit miteinander, aber für ihn ist es das ganze Glück, und für ihn unterscheidet sich dieses kleine Wesen, das da im Arm seiner Mutter dem Leben entgegenträumt, auf die eindeutigste Weise von allen andern Kleinkindern der Welt: es ist sein Fleisch und Blut, und er ist ganz erfüllt von dem feierlich-drolligen Stolz aller neuen Väter. Wahrscheinlich wird es mir einmal genau so ergehen.

Wir tauchen. „Es hat gar keinen Sinn, gegen dies Wetter anzuknuffen", sagt Prien.

Zum ersten Male seit Jahresfrist bin ich wieder unter Wasser. Es ist seltsam, wie alle Geräusche vertraut zu einem zurückkehren, begonnen mit dem Kommando „Fluten" und weiter mit dem pfeifenden Austritt der Luft, nachdem die Entlüftungen geöffnet sind, dem rauschenden Eintritt des Wassers in die Bunker, dem bruchstückweisen Aussetzen der Musik im Radio, das an Bord fast unausgesetzt angestellt ist, und übergehend in die so plötzlich hereinbrechende Stille, in der die Bewegungen von Minute zu Minute abnehmen, bis das Boot lautlos in der großen, schweigenden Tiefe hängt und nur gedämpfte Kommandos des LI an die Tiefensteuerer und das gelegentliche Summen der Tiefenrudermotore zu hören sind.

Mittags bei 11 Uhr kommen wir wieder nach oben, zum Unglück für den bedauernswerten Backschafter, dessen Kampf damit endete, daß seinen Offiziers bei einem schweren Überholer Kartoffeln, Kohl und Kochwurst buchstäblich vom Teller sprangen.

Prien nahm sich kaum Zeit, auf neues Essen zu warten.

Er schlang den Rest in ziemlicher Hast in sich hinein und machte sich brückenklar.

Ich stand neben ihm in der Zentrale und war gerade im Begriff, ihm in den Mantel zu helfen, als mich ein Blick Gustav Böhms, des Zentralemaschinisten, zurückhielt. Verwundert hielt ich inne. Prien verschwand im Aufgang.

„Herr Leutnant", flüsterte Gustav, „dem dürfen Sie nie helfen; das kann er nicht haben. Dann wird er fuchsteufelswild. Niemals helfen. Der muß alles alleine machen." Ich zeigte klar. Da ging ein Lächeln über sein Gesicht. Er sagte nichts mehr, aber ich wußte genau, was er sagen wollte: ich kenne ihn nämlich, ich fahre schon seit dem ersten Kriegstage bei ihm und weiß, was er gerne mag und was nicht. So ist Gustav.

Nachmittags tauchten wir wieder. Wir standen in einem Gebiet, in dem man mit englischen Ubooten rechnen mußte. Die aufgerissene Bewölkung machte außerdem dem Fliegerausguck das Leben sauer, und unsere Fahrt über den Grund war sowieso bei der klobigen See, die immer noch genau von vorn hereingerollt kam, lächerlich gering.

Nach dem Tauchen befiehlt Prien sofort alle Freiwächter zur Koje. Alles überflüssige Licht wird gelöscht und sparsamster Stromverbrauch angeordnet.

Ich ging nach einiger Zeit durch das Boot. Im Bugraum Stille. Alle Männer in den Kojen oder, Schmöker und Illustrierte lesend, zwischen den Kojen am Boden. In der OF-Messe: alle Kojen besetzt; aus einer ertönt schweres Schnarchen. Offiziersmesse: wachfreie Offiziere zur Koje, einer lesend, Bothmann Schriftverkehr und technische Zeichnungen studierend. Kommandantennische: dunkel. Zentrale: Tiefenrudergänger, Tiefenruderleiter, Zentraleheizer. Zuweilen ein leiser Befehl, dazwischen gedämpftes Gespräch. Unteroffiziersmesse: alles zur Koje. Einige haben die grünen Vorhänge dichtgezogen, andere liegen da in tiefem, vertrauens-

vollen Schlaf. Das Kombüsenschott steht offen. Durch die Kombüse sehe ich in den Dieselraum und E-Maschinenraum. Stumm und bewegungslos stehen die beiden Böcke da. Zwischen ihnen, auf die Flurplatten hingehauen, schläft das Personal. Das gleiche Bild im E-Maschinenraum; nur ein Maat und ein E-Mixer halten die Wache. Leise singen die elektrischen Maschinen: Bschitsche, bschitsche, bschitsche, bschitsche, wie der Flügelschlag von Wildgänsen, wenn sie im Herbst unter den tiefhängenden Wolken über die nordischen Äcker fliegen und einen Nachtplatz suchen.

Es ist an und für sich schon seltsam, wie, wenn das Boot taucht, die Geräusche schnell abnehmen und die große Stille der Tiefe das Boot umfängt. Bei schwerem Wetter wird das besonders deutlich, wenn das Brausen von Wind und See stundenlang dumpf und einförmig in die Röhre herabgedrungen ist und dann plötzlich in schnellem Übergang die Stille eintritt. Immer wieder ist das von merkwürdigster Wirkung auf das Gemüt, und das leise Schwingen und Singen der E-Maschinen hebt eigentlich die Stille nur noch stärker ins Bewußtsein. Man spürt Überraschung, ein bißchen Beklommenheit, ein bißchen Aufatmen ob der Erleichterung und des Schwindens der wilden Schlingerbewegungen. Hinzu kommt das stufenweise Hinschwinden der Musik im Radio, bis die Antenne oben ganz eintaucht und der letzte Ton unbeendet abbricht. All das schließt die Stille ein. Der Körper spürt die Lastigkeit, mit der das Boot wegsackt, das Abfangen, Durchpendeln und dann das Einsteuern auf ebenen Kiel. Und merkwürdig: wie sich alles Außengeräusch dämpfte und dann verschwand, so sind plötzlich auch die Gespräche leise, fast geflüstert, und der schütternde Lärm der beiden Diesel ist verstummt.

Ich kenne nur ein Erlebnis, das mit dem des Tauchens eines Unterseebootes hinsichtlich seiner Einwirkung auf das Gemüt verglichen werden kann, es ist das des Beidrehens

mit einem kleinen Segelschiff bei schwerem Sturm in offener See.

Solange gesegelt wird, ist alles Spannung, Sturm, Lärm, Bewegung; prall gefülltes Tuch, Beanspruchung, Druck, Kampf. Im Augenblick des Beidrehens aber werden Schiff und Besatzung nach einem letzten, wilden Kampf mit schlagender Leinwand von einer ganz eigenartigen Ruhe umfangen. Leicht, sicher, schwebend, weich sind die Bewegungen. Das Heulen und Schrillen des Sturmes ist zu einem dumpfen Summen herabgesunken, und man erlebt genau so intensiv wie beim Tauchen die plötzliche Stille.

Wer an Oberdeck nicht gebraucht wird, geht zur Koje und fällt alsbald in Schlaf. Nur der Mann am Ruder sitzt oben zwischen den drohend heranwandernden Gebirgen und hält die Wacht.

Nachmittags ein Funkspruch: Kretschmer meldet die Versenkung zweier Dampfer: „Laurentic", 18 000 BRT, „Patroclus", 11 000 BRT, und eines dritten von 5700 BRT.

Kurz danach im Rundfunk die Verleihung des Eichenlaubs zum Ritterkreuz an Kretschmer, der als zweiter Ubootskommandant die Zweihunderttausendtonnengrenze überschritten hat. Prima!

Dieses zweite Eichenlaub gibt Gesprächsstoff für einen ganzen Tag.

Abends sitzen wir in der Messe. Irgend jemand hat französische Bücher an Bord gebracht. Neben mir studiert Bothmann mit Hilfe eines Wörterbuches die Aufzeichnungen der Dame Sappho. Wir stellen fest, daß das Wörterbuch keineswegs umfassend zu sein scheint; die meisten Worte stehen nicht drin.

Das schlechte Wetter hält auch diese Nacht über an. Der Wind flaut wieder ein wenig ab und dreht südlich. Das Glas steigt, aber es steigt zu schnell.

In der Morgendämmerung gehe ich auf die Brücke.

Schwere, zerrissene Bewölkung. Oben zwischen den Wolkenrändern tiefdunkler, von Sternen dicht besetzter Himmel. Die Brückenwache steht und hält angestrengt die Gläser vor die Augen; v. Varendorff und Prien überwachen laufend die Aufmerksamkeit jedes einzelnen. Der Steuermannsmaat kommt herauf, ein schmaler, dunkelhaariger Mann namens Köhl, an Bord nur „der Hauptmann" genannt. Unter dem Gummizeug hat er den Sextanten. Er will „Sterne schießen", um die Frühposition zu nehmen.

„Wenn Sie schnellmachen, habe ich einen Sirius für Sie", sagt Prien.

Der „Hauptmann" beeilt sich. Es ist keine Kleinigkeit, in dieser wilden Schlingerei einen Stern zu schießen, noch dazu, da die Kimm keine richtige gerade Linie bildet, sondern allenthalben von aufköpfenden Seen durchbrochen wird.

Kaum ist Köhl fertig mit seinen Bemühungen, da heißt es: „Tiefenrudergänger nach unten!" Zwei Mann der Wache verschwinden.

„Auf Tauchstationen." Nun steigen auch wir hinab. „Turmluk ist dicht! – Fluten! – Drei und fünf."

Mit Lastigkeit geht das Boot vorne weg, hängt sich dann nach achtern durch und pendelt langsam ein.

„Wer nichts zu tun hat, zur Koje." Eine Stunde später tauchen wir wieder auf, nachdem Prien sorgsam einen langen Rundblick genommen hat.

Die See geht unverändert schwer, der Wind hat nachgelassen, sodaß die hohen Roller nicht mehr so zornmütig, sondern als „Phlegmatiker" einsteigen. Im Ergebnis ist es das gleiche.

Mittags schmeckt das Essen schon besser. Das Glas fällt wieder. Der Wind springt hin und her; es wird bald wieder stürmisch werden. –

Mittwoch. Die ganze Nacht von gestern und der heutige Tag verliefen unverändert stürmisch. Prien schimpft; wir

alle schimpfen. Laufen mit einer Maschine mit langsamer Fahrt auf westlichen, zum Teil sogar, um etwas trockener zu steuern, auf südwestlichen Kursen. Die „Phlegmatiker" sind von neuen „Cholerikern" bei Windstärke sieben bis acht abgelöst worden. Die grobe See steht manchmal geradezu in Stangenform vom Zentralefußboden auf und nieder bis zur Oberkante des Schanzkleides. Ich wundere mich, daß bei dieser Nässe nicht viel mehr von den empfindlichen elektrischen Apparaturen ausfällt. Gustav schüttelt dazu lächelnd den Kopf: „Das eine oder andere geht immer in die Binsen, aber das kriegen wir dann schon wieder hin."

Wir sind mit sechs Offizieren in der Messe, also um zwei Mann übersetzt; dabei ist der Raum an und für sich schon so eng, daß man sich als einzelner kaum umdrehen kann. Weil es gehen muß, kommen wir auch zu sechst klar, allerdings nur unter beständigem Kampf mit herumstehenden Stiefeln, Wollsocken und Essensresten und im Gefecht mit dem zwar gutwilligen, aber wirklich recht ungeschickten Aufklarer. Seltsam, es gibt einfach Leute, die lernen und begreifen nicht, daß bei einem schlingernden Schiff volle Gläser, Tassen, Sauceschalen, Suppenteller usw. nicht ohne Aufsicht gelassen werden dürfen. Immer wieder kommt es daher zu Überschwemmungen und Betriebsstörungen. Bothmann und v. Varendorff versuchen sich zwar in allen Tonarten als Dompteure, aber der Unglückliche wird, obgleich er jeden Morgen eine Viertelstunde früher anfängt, nie mit seiner Arbeit fertig. Ich kann ihm seine Hoffnungslosigkeit gut nachfühlen. Ich war selbst einmal drei Monate lang Backschafter bei ähnlichen Rabauken.

Mittags meldet der WO: „An Kommandant! Ich kann Nordwestkurs anliegen."

Prien, irgend etwas mißverstehend, befiehlt: „Auf Nordwestkurs gehen!" Er steigt im Glauben an eine Wetterbesserung ohne Ölzeug auf die Brücke und wird dort von einer

Badewanne empfangen, die alles in sich hat. „Verdammte Sauzucht, verfluchte!! Zwanzig Minuten halten Sie den Kurs, verstanden? Sie sollen auch schwimmen lernen. Ich helfe Ihnen schon!"

Während er sich die nassen Plünnen auszieht, überlegt er: da stimmt doch etwas nicht. Die Rückfrage ergibt, daß die Meldung falsch übermittelt worden war. Aber nun ist es schon zu spät; Wachoffizier und Brückenwache haben ihre Dusche weg.

Am Nachmittag wird Schokolade ausgegeben, für jeden Mann eine Tafel. Der Bootsmann staut an seinem Spind herum, bis er die Artilleriebestands-Soll-Liste zu fassen hat. „Armer Hund, wer dafür einmal geradestehen soll", sagt er, „was da alles fehlt! Alles Wahrnehmersgäste hier an Bord, alles Wahrnehmersgäste."

„Wieso?" fragt v. Varendorff.

„Na, die sind alle mit offenen Augen geboren, Herr Oberleutnant. ‚Wo krieg ich was, wie und womit schaffe ich an?' Nee, Herr Oberleutnant, da ist nichts mehr sicher vor, — alles Wahrnehmer und Besorger." Seufzend vertieft er sich wieder in seine Liste.

Am späten Nachmittag gibt es ein Gewitter, eigentlich nur ein paar Blitze und einige lang nachrollende Donnerschläge. Beim Abendessen sprechen wir von Gewitterangst. Prien erzählt von seiner kleinen Tochter. „Bei einem Gewitter hat sie einmal ein Onkel auf den Arm genommen und ihr die ‚hübschen Blitze' gezeigt", sagt er, „seitdem will sie immer nach oben und ‚Blitze sehen', wenn nachts die Flak schießt. Man muß Kindern nur alles so erklären, daß sie es auch verstehen und interessant finden."

Im Radio hören wir, daß die Engländer einen neuen Flottenchef bekommen haben. „Na", meint Prien, „ob der neue Besen gut kehren wird?"

Gegen 9 Uhr 30 abends scheint die See etwas nach-

zulassen. Wird auch Zeit. Am Himmel hängt „Gustav", der Mond, mit zunehmender Hälfte. Die Wolken stehen in dichten, hohen Haufen um ihn herum, hell angestrahlt. Weiter außen zeigen sie sich als teilweise schwere, düstere Regenbäuche, aber in größerer Höhe als leichtes Federwerk und ganz unten als schnellreisende Schleier. So hoch wiederum, daß sie sich scheinbar hinter dem Mond befinden, stehen Lämmerbänke. Zuweilen reißt dieses vielfältige Gewölk weit auf, dann breitet sich dahinter der Himmel, samtschwarz und wie bestickt mit vielen, vielen Sternen. Steil über uns Cassiopeia, schräg im Norden der Große Bär, über dem Heck Castor und Pollux. Sirius, Wega, Arcturus machen wir aus; alte, vertraute Namen, Wegweiser des Seemanns, grüßen sie herab.

Wir laufen mit einer Maschine langsame Fahrt; das heißt: dabei kann von Laufen keine Rede sein! Schneckenhaft, kaum merklich, schieben wir uns gegen die klobige See an, weniger, daß wir Fahrt über den Grund voraus machen wollen, als uns gegen die mächtig anrollenden Berge behaupten.

„Gustav" verzaubert die ganze wogende Landschaft. In seinem geborgten Licht scheint alles seltsam unwirklich erhellt. Die schwarze See um das Boot kocht fahl-silbern auf; von eigentümlich leuchtendem Grau sind die hellen Marmorgeäder auf den Wellenrücken zu Luward, und in Lee steht eine breite Bahn, ein wogendes Feld von flüssigem Metall: Atlantiksee im Mondlicht.

Wie regellos das durcheinanderdünt! Es ist kein Zug darin: Deutlich zeigt sich, daß bei Tage der Wind wechselte; nun schwabbern mehrere Dünungen durcheinander, hierhin, dorthin, ungemein reizvoll zu schauen, aber ohne die Mächtigkeit, die den Seen innewohnt, die ein richtiger Sturm tagelang aus einer Ecke vor sich hertreibt.

Mit den Wolken wechselt wie auf einer Bühne das Licht. Sie decken den Mond zu, sie umfassen ihn, sie bilden einen

weiten Hof, in dessen Mitte er, alle Sterne niederprahlend, residiert. Und immer wechselt dabei das Mondlicht von vollster Finsternis zu gleißender Helle, bei der man fast lesen könnte.

Der Wind nimmt weiter ab, aber zuweilen steigen doch noch mächtige Roller über das Brückenschanzkleid, durchnässen die Brückenwache und stürzen polternd hinab durch den Turm, bis sie auf den Platten der Zentrale zerprasseln.

Donnerstag. Gegen 7 Uhr weckte mich eine Mischung aus Kaffeedunst und Nachrichtendienst. Ich hatte seltsam geträumt, weiß aber nicht mehr was. Jedenfalls hatte es mit Organisation zu tun, und alles wurde viel besser. Ich schlich in die Offiziersmesse, wo der unglückliche Backschafter schon mit dem Geschirr kämpfte.

Nach und nach kommt an jeden die Reihe für „Donnerstuhl" und Frühtoilette, dann wie eine dicke Wolke der Duft von viel vergossenem „Colibri", dem beliebtesten aller Uboots-Eau-de-Colognes, danach Kaffee, Brot, Butter, Marmelade und ein kurzer Schwatz, in dem über den Verlauf der Nacht und den verbesserten Barometerstand verhandelt wird, und endlich erscheint der „Alte", Prien, den hellvioletten Schal um den Hals, den er zuerst seiner Frau geschenkt und ihr dann wieder abgenommen hat, und den er nun immer trägt. Er ist frisch, ausgeschlafen und vergnügt, bereit, ein paar Ahnungslose auf den Arm zu nehmen, bald hier, bald dort stichprobenartige Kontrollen auszuüben und gegebenenfalls ein schuldiges Haupt anzuspitzen. Er frühstückt ausgiebig, erteilt ein paar Anweisungen, die niemand erwartet hat und geht auf die Brücke. Gleich darauf: „Die Diesel nacheinander einschleifen!" Aha, er will also tauchen. „Hauptmann Köhl auf die Brücke zum Sterneschießen." Der Steuermannsmaat klemmt den Schinken unter den Arm und klettert hinauf.

Still und undurchdringlich sitzt derweilen Gustav, diesmal nicht der Mond, sondern Gustav Böhm, der Zentralemaschinist, vor dem achteren Tiefenruder, vor das er sich ein genau passendes Kissen als Rückenlehne hingebaut hat. Er scheint an allem völlig unbeteiligt, aber nichts entgeht ihm, insbesondere keine Bewegung des LI, seines Chefs.

„Tiefensteuerer in die Zentrale." Laut polternd kommen sie aus dem Turm herab, schälen sich aus dem Gummizeug und nehmen ihre Plätze ein.

„Achtung – null! 28–38", gibt der „Hauptmann" eine Beobachtung an den Aufschreiber in der Zentrale. Mehrere weitere Werte folgen. Rasch stellt Gustav noch einmal die Lüfter an, die mit lautem Sausen die Räume absaugen und erst mit dem Befehl: „Diesel tauchklar" und der Meldung: „Diesel sind tauchklar" wieder abklingen.

„Beide E-Maschinen Halbe Fahrt voraus, Unterdeck auf Tauchstationen. Turmluk wird geschlossen, Turmluk ist geschlossen. Fluten!"

Leise quietschend wirbeln die roten Handräder der Tauchtankentlüftungen. „Drei" und „fünf" melden zwei verschiedene Stimmen; das Boot nimmt Lastigkeit nach vorn, kippt an, – taucht. Die Geräusche schwinden, die Radiomusik erstirbt, der Tiefenmesser fällt, wir sind unten.

„Auf zwanzig Meter gehen", befiehlt der Kommandant und läßt zuerst das achtere, dann das vordere Tiefenruder auf Handbetrieb umstellen, um den beiden Tiefensteuerern einige Gelegenheit zum Üben mit der Handanlage zu geben.

Nach dreiviertel Stunden klettern wir wieder auf Sehrohrtiefe. Rundblick. Alles klar.

Bei schönem Wetter, aber immer noch viel Dünung, ziehen wir unseren Kurs. Wir sind noch nicht sehr weit gekommen; die Reise hat keinen besonders guten Anfang, aber es ist November, Sturmmonat, – was kann man da groß verlangen! Ein Funkspruch geht ein: „Fernaufklärer der Luft-

waffe haben einen schweren britischen Kriegsschiffverband gesichtet."

Sofort gehen wir mit großer Fahrt auf neuen Kurs, doch die Freude dauert nicht lange. Die Maschine kann die Fahrtstufe nicht halten, weil die Steuerbordbrennstoffpumpe nicht richtig funktioniert. So laufen wir mit allem, was möglich ist; am Abend soll dann repariert werden.

Ich stehe neben Prien in der Zentrale. Er hat die Gefechtsmütze ein wenig aus der Stirn geschoben, an seinem Halse leuchtet der violette Schal, dessen Enden er in die verschossene, an mehreren Stellen in den Nähten aufgeplatzte Fellweste hineingeschoben hat. Mit Zirkel und Dreieck versucht er, den möglichen Treffpunkt mit dem Gegnerverband vorauszubestimmen. Das wird, wenn überhaupt, kurz vor Mitternacht der Fall sein.

Während wir noch an der Karte die Möglichkeit besprechen, — toi, toi, toi — kommt eine neue Nachricht: ein deutsches Panzerschiff hat weiter unten im Süden einen Geleitzug angegriffen und aufgerollt! Aha! da haben wir auch das Ziel des englischen Kriegsschiffverbandes! Die wollen unserem dicken Kameraden ans Fell.

Auf der Karte zeigt sich, daß der von uns für den Engländer angenommene Kurs genau zu dem Kampfplatz unseres großen Bruders hinführt. Prien sieht uns der Reihe nach an. „Meine Herren, das wäre was für uns, — Donnerwetter! Das Schlachtschiff . . ." Seine Augen blitzen, er sieht aus wie ein Schüler, der einen besonders schönen Streich vorhat.

„Möönsch, Möönsch, das wär' ein Ding, was?!" Strahlend reibt er sich die Hände. Den ganzen Tag streben wir dem Schnittpunkt unseres eigenen Kurses mit dem des Gegners entgegen.

„Aber wenn, dann nicht ohne Feuersäule", sage ich. Er lacht. „Von wegen Fotografieren, was?"

Sturmtag im Atlantik. Verschwimmende Kimm, schlechte Sicht, Regenböen, fliegender Gischt, wandernde Gebirge – Ubootsalltag

Novembersturm im Atlantik! Zu gewaltigen Wänden aufgetürmt brausen die Sturmseen heran

„Feuererlaubnis! Einen Schuß vor den Bug!" Prien stoppt den portugiesischen Dampfer „Gonzalo Velho"

Prien erwartet den Kapitän des Dampfers

„Klar!"

Der Mechanikersmaat wird gerufen. „Tewes, daß mir die ganze Torpedowaffenanlage noch einmal durchgenommen wird. Ich will keinen Versager erleben!"

„Jawohl, Herr Kaleu!" Tewes verschwindet.

„Der IWO soll zu mir kommen!" ruft ihm Prien nach.

v. Varendorff erscheint.

„Sie sind mir dafür verantwortlich, daß das mit dem Torpedoladen funktioniert!"

„Jawohl, Herr Kaleu!"

Alle Stunde überzeugt sich v. Varendorff vom Stand der Torpedoarbeiten. Die Aale sind in Ordnung und bereit. Jede andere Anlage wird nochmals blind durchprobiert.

Gegen 22 Uhr stehen wir am „Treffpunkt". Dunkle Nacht. Der Mond ist von dichten Wolken bedeckt. Es ist eine ideale Schießnacht, aber vom Feinde nichts zu sehen.

Suchend stehen wir auf und ab, stoßen kreuz und quer. Nichts. Zeitweilig prasseln heftige Regenböen über uns hin; dann ist die Sicht bis zu wenigen hundert Metern beschränkt.

Hartnäckig kämpft die Brückenwache mit abgesoffenen Gläsern und mit der ständig wechselnden Sicht. Die Gläser sind nicht dicht, und wenn sie von innen naß werden, müssen sie erst wieder auseinandergenommen, getrocknet, geputzt, neu verkleistert und zugeschraubt werden. v. Varendorff hat in dieser Tätigkeit im Laufe der vielen Unternehmungen schon viel Geschick erworben.

Immer mehr bohrt sich die Kälte und Nässe durch die Schutzanzüge; man kann nicht sagen, daß solche Wachen ein reines Vergnügen sind.

Gegen 3 Uhr früh melde ich mich enttäuscht von der Brücke und gehe zur Koje. Nix Schlachtschiff! –

Freitag. Vormittags. Prien erzählt uns beim Frühstück ein besonders schönes Döntje aus seiner Fahrenszeit bei der Ma-

trosenfabrik, da kommt plötzlich von Brücke: „An Kommandant! Dampfer zwei Dez an Steuerbord!"

Wie abgeschossen verschwindet Prien durchs Druckschott.

„Frage: Wieviel war von Dampfer zu sehen?"

„Masten und Schornstein!"

„Wie kommt es, daß Dampfer so spät gesehen wurde?"

Keine Antwort, dann zögernd: „Er kam so plötzlich hoch."

Das Boot ändert sofort Kurs, setzt sich etwas ab, bestimmt die Fahrt des Opfers, läuft noch ein Stück weiter, und dann wird getaucht. Inzwischen meldet der Funker SOS-Rufe von irgendwoher aus dem Atlantik: „Dampfer ‚... City' slowly sinking, boats smashed SSS." Das ist gerade noch vor dem Tauchen aufgefangen worden: ein Kamerad am Werk.

Nun ist das Boot getaucht, durchgependelt, eingesteuert. Nur das schwirrende Singen der E-Maschinen, das mich immer an den Flügelschlag von Wildgänsen erinnert, klingt durchs Boot, sonst ist es still. Man spricht nur noch im Flüsterton. Allein die Stimme Bothmanns klingt in gewohnter Höhe, trocken, ruhig, selbstverständlich: „Vorn oben fünf ..." Daneben zuweilen aus dem Turm die Befehle des Kommandanten: „Rohre bewässern, Mündungsklappen öffnen, Kurs – Fahrt – Lage ..."

Seltsam, trotz der Spannung, die im Boot liegt, geht der gewohnte Törn weiter: Freiwächter bleiben auf der Koje liegen, der Backschafter fährt fort Geschirr zu reinigen, Sander sitzt neben mir, der ich „Gefechtsstation Offiziersmesse" besetzt halte.

Wir warten. Ich habe meine Apparate klargelegt. Mir gegenüber schwingen drei Lederjacken, ein Jumper, zwei Schals, eine Schwimmweste, Kojengardinen und diverse Paar Gummistiefel durcheinander. An den Spinden sehe ich die Gedenktafeln für die Traditionsboote des Weltkrieges, U..., UB..., UC... und lese: „Beim Untergang starben den Heldentod", darunter Namen, drei lange Kolonnen.

Der Backschafter klappert mit dem Geschirr. Aus dem Turm klingt die Stimme des Kommandanten: Kurs, Fahrt, Tiefensteuerung, dann: „Dampfer ist ein Portugiese, nicht sehr groß, heißt „Gon——Gonzalo Degho" oder so ähnlich. Nachsehen im schlauen Buch."

v. Varendorff wälzt das Bilderbuch, in dem die vielen Schiffssilhouetten zusammengefaßt sind. Nichts. Also Lloyds... Nach einigem Suchen haben wir ihn: „Gonzalo Velho" 1850 BRT.

Wie lange das alles dauert, denke ich und sage: „Wenn es doch bloß ein schönes Artilleriegefecht gäbe!"

Gustav Böhm hebt abwehrend beide Hände: „Man bloß nicht, Herr Leutnant. Gerade ist der Oberleutnant K. ausgestiegen mit seinem Artilleriesport, und nun kommt Herr Leutnant damit."

„Aber was haben Sie denn gegen die Artillerie?" frage ich flüsternd zurück.

„Hier unten sehen wir nichts davon, da ist es nicht schön, immer nur zu warten, was die von oben erzählen; wir sehen ja nicht mal, wenn er wiederschießt!"

„Aber Bilder würde ich kriegen, Gustav, Bilder...!"

„Tja, Herr Leutnant, wat den eenen sien Uhl, is den annern sien Nachtigall."

„Klarmachen zum Artilleriegefecht", klingt in diesem Augenblick die Stimme Priens. Ein fieberhaftes Wirken beginnt in der engen Röhre. Die Geschützbedienung zieht sich an: Schwimmweste, Gummizeug, Anschnallgurte. Aus der Last wird die Munition heraufgemannt. Die Hüllen fliegen in die Messe, die Granaten wandern nach oben.

Knapp und laut, in schneller Folge ergehen die Befehle aus dem Turm. Von überall kommen die „Verstanden"-Meldungen. Ich nehme einen Kopfhörer ans Ohr: Wirklich — da schaufelt deutlich hörbar die Schraube des Dampfers in unserer Nähe dahin, bald höher, bald tiefer, bald ein wenig

schneller, bald langsamer, je nach den Bewegungen des Schiffes in der See. Dazwischen das kurze Singen des Sehrohrantriebes. Die lakonischen Befehle des LI: „Hinten unten 15 – aufkommen; na, so kommen Sie schon auf, Mensch – recht so . . .“

Auftauchen!

Immer noch stehe ich in der Messe zwischen Bergen von Granatgefäßen; es ist im Augenblick unmöglich und unzweckmäßig, das Gedränge in Zentrale und Turm zu vergrößern.

„Boot ist heraus!“ Schon drängt die Geschützmannschaft noch oben, entert an Deck und richtet ihre Kanone. 15–18 Hektometer mag der Dampfer entfernt sein. Hat er überhaupt etwas gesehen?

Bwau! bellt die Acht-acht auf. Die Granate geht dem Portugiesen haarscharf über den Schornstein.

Bwau!! Ein zweiter Schuß sitzt ihm unmittelbar vor dem Bug.

Über unser Vorschiff wäscht und schießt und gurgelt die See. Die vier Mann klammern sich mit halberstarrten Fingern an ihrem Geschütz fest. Einem reißt die See die Füße unterm Leib weg und nimmt ihn mit, so weit die Gurtleine reicht. Er rappelt sich wieder auf, schimpft, spuckt und springt wieder an sein Geschütz.

„Muß der Portugiese sich erschrocken haben“, lacht Stephan, „das Wetter war so schön, die Sonne schien, im Walde sangen die Vöglein und niemand dachte an etwas Böses, da teilt sich neben dir die Flut! Ein Uboot taucht auf, Männer stürzen ans Geschütz, – und schon heult dir ein höllischer Gruß über den Schornstein. Deutsches Uboot – – Gott genade!“

Der Dampfer kann gar nicht so schnell stoppen wie er gern möchte, aber nun sitzt ihm ein dritter Schuß sehr knapp vor dem Bug und spricht eine so eindeutige Sprache, daß die Portugiesen planlos in die Boote stürzen.

Wenige hundert Meter von seinem Opfer entfernt, hält Prien sein Boot mit kleinen Fahrmanövern auf der Stelle. Ein Kutter wird drüben zu Wasser gelassen. Auffällig, wie gut das Manöver klappt!

Gestoppt, Dampf abblasend, liegt der Dampfer da. Riesig leuchten die Buchstaben an seiner Bordwand, riesig die Neutralitätsschilder. Er macht einen sauberen, gefälligen Eindruck, sehr groß ist er aber nicht. Eine dünne Fahne weißen Dampfes hebt sich aus dem Sicherheitsventil hinter seinem Schornstein. Deutlich sind inzwischen mit bloßem Auge drüben die Seeleute zu erkennen. Sie zögern, ihr zweites Boot auszusetzen.

„Was ist denn bloß los da drüben, zum Teufel?" flucht Prien, „beide Diesel Kleine zurück!"

Vierhundert, vielleicht auch nur dreihundert Meter in Lee von uns liegt der gestoppte Portugiese. Wir treiben allmählich näher auf ihn zu.

Da, verflucht, was ist das? Er fährt ja, er nimmt ja Fahrt auf, er beginnt zu drehen, er dreht zu . . . auf uns zu!

„Beide Maschinen zweimal Halbe Fahrt zurück, hart Backbord!" brüllt Prien. „Geschütz — Feuererlaubnis, eine in die Back setzen!"

„Bwau, wumm!"

Zwischen dem Dampfer und uns geht der Schuß in die See, reißt eine schwarzgraue Fontäne auf. Träge zieht Rauch über das Wasser.

Bwau —! Treffer! Unmittelbar unter seinem Backbordanker haut drüben die Granate ein und explodiert mit kurzem, hellem Schlag unter der Back. Brav, die Artillerie! Aber immer noch dreht er auf uns zu. Und immer noch liegen wir praktisch still. Verdammt, soll es ihm glücken, uns zu rammen?!

„Himmel Herrgott!!" brüllt Prien ins Boot hinunter, „wann kommt endlich Fahrt ins Boot?"

Kritisch messen die Blicke die Entfernung zwischen dem

Portugiesen und uns. Gottseidank! Sie wächst, wir haben Fahrt, drehen hart und laufen ab.

Drüben hat der letzte Schuß seine erzieherische Wirkung nicht verfehlt. Eilig geht der Rest der Besatzung in das letzte Boot. Verlassen, gestoppt, dünt der Dampfer quer zur See. Die Taljen, an denen die Boote hingen, schwingen hin und her, die Blöcke schlagen gegen die Bordwand, daß es dumpf zu uns herüberklingt.

Unablässig, gerade so als gingen alle diese Ereignisse sie nichts an, halten indessen die Fliegerausgucks auf der Brücke ihre Sektoren im Auge; denn jeden Augenblick kann eine „Donnerland", wie Prien die Sunderland nennt, oder sonst eine englische Biene oder ein Zerstörer heranbrausen und dann heißt es rechtzeitig die Eisen zeigen.

Nichts dergleichen geschieht. Der Kutter mit dem portugiesischen Kapitän pullt vorsichtig von Lee heran. Die Leute machen ihre Sache ganz vorzüglich.

Schon ist der Schiffer bei uns an Bord. Heil Hitler rufend, hebt er den Arm, ehe er noch richtig auf der Brücke ist.

Prien nimmt ihn auf die Hörner: „Now you say Heil Hitler, — why did you ... was heißt rammen auf englisch? Also: Why did you turn jour bow against my ship?!"

Beschwörend hebt der gelbgesichtige Kapitän, der bei diesen Worten ganz fahl geworden ist, beide Hände: „Oh, — no I did not! There was nobody left in the engine."

„You speak no german? — alleman?!"

„No Sir, sorry Sir."

„Where do you come from?"

„Reikjavik. Island."

„Your papers?"

Er sieht erschreckt zu seinem verlassenen Schiff hinüber.

„An Bord gelassen?"

„I left them on board, I thought you would sink me at once!"

„Los — — holen lassen! Ich will Ihre Papiere sehen — Fetch papers. I want to see your papers."

Winken und Gestikulieren. Der Kutter kommt näher, und eine Flut unverständlicher Laute sprudelt aus dem Munde des portugiesischen Kapitäns. Erstaunlicherweise wird er drüben verstanden. Der Kutter pullt ab.

„Mate fetches papers", sagt der Kapitän mit einem Ansatz zum Lächeln.

Prien erkundigt sich indessen nach Herkunft, Ladung und Bestimmung. Die „Gonzalo Velho" kommt mit 1800 tons Klippfisch von Island und ist nach Oporto unterwegs. Der Kapitän behauptet, nicht zu wissen, daß er sich im Blockadegebiet befindet. Standort und Kurs sprechen für die Richtigkeit seiner Angaben. Es ist auch leicht möglich, daß er auf Grund mangelhafter Navigation hineingeriet, ohne es zu bemerken.

Ich fotografiere und gehe dann unter Deck, um neue Filme einzulegen. Die Zentrale steht voller Männer. Fragend sind ihre Augen auf mich gerichtet: Wie sieht es oben aus, was ist oben los?

„Der holt seine Papiere", sage ich, „wird möglicherweise laufengelassen, ist ein ganz kleiner Portugiese."

Verwundert schauen sie mich an. „Laufengelassen?" fragt einer, und in der Frage liegt ein geradezu grenzenloses Erstaunen. Tatsächlich ist es ihnen seit vielen Monaten weder vorgekommen, daß ein Dampfer nach Prisenordnung angehalten, noch gar, daß daran gedacht wurde, ihn laufenzulassen. Neutrale sind so selten geworden; im Blockadegebiet ist das warnungslose Versenken Trumpf.

Gustav Böhm blickt mich an und lächelt: „Das ist auch bloß für Herrn Leutnant", sagt er, „damit Sie sehen, wie das früher mal gewesen ist. Sowas kennen wir schon gar nicht mehr."

Oben sind inzwischen die Papiere eingetroffen. Der im-

mer noch vor Angst schlotternde Kapitän und ein untersetzter Steuermann, der einen recht guten Eindruck macht und ziemlich fließend englisch spricht, legen vor, was verlangt wird: durchnäßte Lappen aus einem Vulkanfiberköfferchen, das vorher im Atlantik ein Bad durchgemacht hatte.

Tatsächlich! Alle Angaben sind papiermäßig belegt.

„Thank you", sagt Prien, „you may go on, Captain!"

„I may ... I may go on? — — With ... with ... my ship?"

Ich habe noch nie ein solches Aufstrahlen gesehen wie im Gesicht dieses Mannes. Ihm hoben sich wohl buchstäblich die Wolken von der Brust. Es fehlte nicht viel, so wäre er Prien um den Hals gefallen. Unter endlosem Schulterklopfen und Händeschütteln fragte er immer wieder, ob er dem Boot nicht irgend etwas schenken könne, Lebensmittel, Getränke, Rauchwaren? Ob er dem Kommandanten nicht eine Kiste Ananas schicken dürfe, ihm schreiben — kurz, er fand keinen hinreichenden Ausdruck für seine Dankbarkeit. Ebenso der Steuermann. Mit zahllosen Verbeugungen und Heil-Hitlers gingen die beiden wieder in ihr Boot, setzten ab und pullten in Richtung auf ihren Dampfer von dannen, nicht ohne vorher begeistert geschrien und gewinkt zu haben.

Prien winkte zurück. In seinen Augen stand eine Mischung von Spott und Verstehen: „Na, ihr Brüder", sagte er halblaut, „soviel Schwein wie ihr, haben noch nicht viele Leute gehabt." Dann drehte er sich kurz um: „Beide Maschinen Halbe Fahrt voraus, auf 280 Grad gehen."

Im Ablaufen sahen wir, wie der Dampfer wieder Fahrt aufnahm und befehlsgemäß schleunigst aus dem Blockadegebiet herausdampfte.

Wie immer, war auch diesmal meine Filmkamera im entscheidenden Augenblick ausgefallen. Es fehlt noch völlig eine zuverlässige Normalfilmhandkamera für den Unterseebootsbetrieb. Bothmann, Sander und ich machen uns an

„Where do you come from?" – „Reikjavik – Island!" Prien und der Kapitän der „Gonzalo Velho"

„Sie können Ihre Reise fortsetzen." Kapitän und Steuermann des Portugiesen wetteifern, Prien ihre Dankbarkeit zu beweisen

Belustigt hört sich der „Erste Seewolf" die Dankesbeteuerungen der Portugiesen an. „Hope to see you again?" – „Lieber nicht, solange Krieg ist", meint Prien, „das nächste Mal könnte es schlechter auslaufen."

„Soviel Schwein wie ihr haben auch noch nicht viele Leute gehabt", sagt Prien, während er den Portugiesen nachwinkt, die zu ihrem Schiff zurückpullen

Unausgesetzt wäscht und schäumt die gurgelnde See über das flache Oberdeck

„Ist das da an Steuerbord eine Rauchfahne?" – Links Oblt.-Ing. Bothmann, der Leitende Ingenieur; Mitte: Lt. z. S. Stephan; rechts: Oblt. z. S. v. Varendorff

die Arbeit, um die Störung zu beheben. Noch ehe wir fertig sind, wird Kaffee getrunken, noch ehe wir fertig sind, ist Abendbrotzeit.

Kurz vor Mitternacht ist es uns tatsächlich geglückt, den Apparat mehrmals auseinander- und wieder zusammenzubauen, sowie den Fehler zu entdecken und zu beheben, ohne auch nur ein Schräubchen übrig zu haben – alles mit Bordmitteln. –

Sonnabendnachmittag. Im Rundfunk werden die Gedenkfeiern für die November-Toten von 1923 übertragen. Den Tag über sind wir noch westlich abgedampft. Dann kam eine Meldung, die Prien zur Kursänderung nach Osten veranlaßte. Vielleicht sehen wir uns Rockall, den kleinen einsamen Felsen im Nordatlantik, Spitze eines gewaltigen unterseeischen Gebirges, einmal an. Nicht übel. Im Radio kommt ein Vortrag. Schon schalten die Männer ab: Mensch, mach lieber anständige Musik.

Sobald man hinauskommt, empfindet man die Fragwürdigkeit jedes Geschwätzes doppelt stark. Wie lapidar, klar, einfach und gerade deswegen überzeugend sind dagegen die Wehrmachtsberichte! Da spürt man, daß gehandelt worden ist und daß hinter jedem knappen Wort eine Fülle von Handlung liegt. Auch hier draußen bei uns sind alle im vollen Umfange nur Handelnde, wie das im Kriege immer sein müßte. Nur der Kriegsberichter ist stets, wie zum Beispiel auch ich auf diesem Boot, bis zu einem gewissen Grade der Zuschauende, Beobachtende. Bei jedem Einsatz habe ich dies Gefühl gehabt, obgleich keiner der Kameraden jemals durch ein Wort oder durch eine Geste das leiseste in dieser Richtung auch nur angedeutet hätte. Es ist kein schönes Gefühl. –

Nach Tisch erscheint der Funkmaat: „Herr Kaleu, da funkt einer ‚SSS – slowly sinking', den hatten wir doch schon einmal!"

Prien entschließt sich, hinzulaufen und sich die Sache vorsichtig anzusehen. Sollte dieser beschädigte Dampfer ein Lockvogel sein? Man kann nie wissen!

Nachts gehe ich für ein paar Stunden in die E-Maschine und schnacke mit dem Wachmaschinisten und dem E-Maaten, einem kleinen, vergnügten Rheinländer.

„Wann ist der Krieg zu Ende, Herr Leutnant?" fragt er.

„Ja, mein Lieber, wer das wüßte! Ich glaube, daß die Uboote noch fahren, wenn die Landser längst zu Hause sind."

„Warum?"

„Weil man England als Seemacht nur auf See endgültig schlagen kann."

Er macht erstaunte Augen und denkt nach. Dann nickt er. Während wir uns so unterhalten, sitzt in der Kombüse der Backschafter, kocht seine Backschaftslappen aus und singt dazu. Alle zwei Stunden muß er sich auf der Brücke melden ...

Von dem Dampfer, der sich so eindringlich als „slowly sinking" empfohlen hat, ist trotz eingehender Suche nichts zu finden. So laufen wir auf neuem Kurs wieder ab. Es brist hart aus Osten, Windstärke sechs bis sieben. Stundenlang fällt schwerer Regen, die Sicht beträgt kaum tausend Meter. –

Sonntag. Beim Frühstück knurrt Prien seine Wachoffiziere an. Viermal in der Nacht ist er wegen unwichtiger Sachen geweckt worden. Frage: Warum? – v. Varendorff spritzt los und stellt Nachforschungen an. Nichts festzustellen. Die Funkbude handelte selbständig.

Wind und See haben so zugenommen, daß das Boot stark schlingert und wieder das Spiel mit Tassen und Tellern beginnt. Selbst in der Koje rollt man umher wie ein Maikäfer in der Botanisiertrommel. Unser Backschafter war, obgleich er um 6.05 mit seinen Frühstücksvorbereitungen begann, um 7 Uhr glücklich noch immer nicht klar. Wirklich der am

wenigsten anstellige und lehnige Mann, der mir vorgekommen ist.

„Heute gibt's Eier", sagt Prien händereibend, „was nehmen wir denn? Rühr? Spiegels? Auf Butter, Speck, Schmalz?" Er überlegt, dann sagt er: „Also trockene Spiegelseier, wenig Salz." Der Backschafter knallt die Hacken zusammen und verschwindet. Eine Viertelstunde vergeht.

„Ich möchte wissen", meint Prien, „ob der hinten sitzt und gackert, ehe endlich die Eier anrollen! Was fehlt uns sonst noch?"

„Ein Tanker", sagt Bothmann.

„Von mindestens 10 000 Tonnen", fügt Sander hinzu.

Im Radio Bachs Präludium und Fuge in D-dur. Streng, klar, schön. –

v. Varendorff erscheint, das Gesicht gerötet und naß: „Soll ich schon anfangen und Steuerbord einschleifen?"

„Noch nicht! Sagen wir 8 Uhr 30. Vor 10 brauchen wir doch nicht unten zu sein, eher wird es doch nicht hell."

7 Uhr 58. Die Ablösung geht mit Deutschem Gruß durch die Messe; einmal, am Morgen, wird die Ehrenbezeigung erwiesen. Alle haben die Schwimmwesten und Tauchretter bei sich.

Warum spielt eigentlich das Radio nicht? Es wird angestellt. Molotow in Berlin. Beitritt zum Dreimächtepakt?

„Ich weiß nicht", sagt Prien, „ich traue den Burschen nicht."

Der Funkmaat erscheint mit der Kladde und legt einen eingegangenen Funkspruch vor: Wieder eine Fliegermeldung. Ein großes Schiff, Typ „Viceroy of India", steht nordöstlich von uns. Flugzeug hatte keine Bomben und deswegen nicht angegriffen. Wir schlagen das Lloydregister auf. Da ist er: P.&O.-Liner, 19700 BRT! Der könnte uns passen! Aber als wir nachkoppeln, ist es klar: Auch der steht zu weit ab.

„Wenn bloß endlich vernünftiges Wetter käme", knurrt Prien, „diese elende Schaukelei wird langweilig."

Genau dasselbe sagte heute früh der Bootsmann zu Gustav. Wir finden überhaupt alle, daß es nun lange genug geweht hat. – Eine Stunde später tauchen wir. Als wir wieder oben sind, gehen wir mangels besserer Beschäftigung nochmals auf die Suche nach dem „sinking slowly". „Den takeln wir mit Artillerie ab, wenn wir ihn finden." Prien macht dazu eine kurze Handbewegung, etwa, als wenn man einer Taube den Hals abdreht. So schaukeln und schlingern wir uns denn mit „Beide Langsame" durch das graue Chaos und denken wie der dichtende Seemann Hermann Karl Ivers: „Herr, gib uns endlich einen neuen Kasten!"

Nachmittags 18 Uhr 45: Er hat uns noch immer keinen gegeben, weder den „sinking slowly" noch sonst irgendeinen. Es ist, als sei aller Schiffsverkehr erstorben. Weiß der Himmel, wo der Engländer seine Schiffe fahren läßt.

Chamberlain ist gestorben. Ein Regenschirm weniger. Rechtzeitig aus der Verantwortung getreten.

Am Nachmittag hören wir das Wunschkonzert. Darauf freut man sich immer schon zwei Tage im voraus. Es gibt Kaffee, Keks und zur Sonntagsfeier einen Kognak aus der „Sheherazade". Dieser wird handwarm getrunken, wie wir es von unserem Fliegerfreund gelernt haben, der es wiederum „von den echten Kognakbauern gelernt" hatte. Auch Gustav, der gerade durch die Messe kommt, soll „handwarm" trinken.

„Nee", sagt er, „davon halte ich nichts!"

Bothmann redet so lange auf ihn ein, bis er's voller Mißtrauen versucht.

„Eisgekühlt ist doch besser", sagt er hinterher.

Gegen die Abenddämmerung fahren wir durch Schiffstrümmer und ein ganzes Feld von Grubenhölzern. Hat hier einer von uns Wölfen gerakt oder ein Flieger?

Nach langem Suchen finden wir einen Kurs heraus, auf dem sich's halbwegs leben läßt. Es wird aber nun Zeit, daß wir endlich einen anständigen Dampfer fassen. –

Montag. Keine Rede von einem Dampfer. Dafür wieder schlechtes Wetter. Während des Prüfungstauchens am Morgen das hallende Dröhnen einer Explosion, wahrscheinlich Wasserbombe, vielleicht aber auch Torpedoschuß. Es weht schon wieder gründlich, und die See geht hoch. Grau und kühl ist das Wetter, der Himmel bedeckt, lang und stumpf rollen die Dünungsberge heran, darauf die Treppenstufen der neu sich bildenden Seen: es ist das alte, vertraute Bild eines aufkommenden Sturmes. Selten einmal kommt eine Möve in Sicht. Über die langen, wandernden Hügel gleitet sie in Bogen und Kurven dahin, nähert sich immer mehr dem Boot, kreist ein paarmal um den Turm, äugt mit schiefgehaltenem Kopf herab und gleitet plötzlich pfeilschnell mit stillgehaltenen Flügeln in ein Wellental hinein, folgt ihm ein paar hundert Meter und läßt sich dann vom Aufwind an der Luvkante des Kammes jählings emporschnellen.

Meist sind es vereinzelte Fischermannsmöven, die man hier weit draußen trifft, gedrungene, scheinbar unbeholfene Gesellen mit dickem, spindelförmigen Leib und geraden, gestreckten Flügeln, die sie meist so stillhalten, daß sie aussehen wie breite Klingen von Theaterdolchen, die zu beiden Seiten in den Rumpf hineingesteckt sind.

„So ein Mistwetter, was?" meint Prien. „Der Teufel soll es holen! Kuhsturm, nichts als Kuhsturm. Das sind doch schon wieder mindestens Windstärken acht bis neun. Und dann dieser Nebel und dieser Regen. Es ist ja zum Kotzen! Da hat man kaum tausend Meter Sicht und soll etwas finden." Wütend wischt er an seinem Glas herum und beugt sich dann übers Turmluk: „Zentrale, einen trockenen Lappen auf die Brücke!"

Eine Stunde später tauchen wir. Es hat keinen Zweck,

oben zu bleiben. Man läuft ständig Gefahr, plötzlich im Dunst auf geringe Entfernung einem Zerstörer zu begegnen. Naß wie die Katzen kommen wir nach unten. Bothmann fragt, nachdem das Boot eingesteuert ist: „Kann ich die Bilge nochmals lenzen?"

„Bitte sehr."

Unser Turmluk leckt beim Tauchen. Erst wenn wir tiefer kommen, wird es durch den Außendruck dichtgepreßt.

Sander kommt aus der Zentrale, sein Gesicht ist noch naß vom Regen.

„Nicht schön, das Wetter", sagt er und schüttelt sich, „so-was von Regen!" Er ist ein ganz ruhiger Westfälinger aus der Osnabrücker Gegend, einer von der feinen Sorte, sehr gescheit und sympathisch. „Wenigstens hat uns der Regen das Salz aus der Haut gewaschen", bemerkt er noch, ehe er in seine Koje kriecht.

Prien sitzt in seiner Nische und erledigt Post, wie immer, wenn er dazu Zeit hat. „Komm mal her", ruft er plötzlich. Und dann zeigt er mir einen Brief. „Von meinem alten Bootsmann von der ‚Hamburg'! Bei dem habe ich als Junge meine erste große Reise gemacht."

Ich blicke ihn an, er strahlt wie ein Kind und vertieft sich in den Brief. „Mensch", sagt er schließlich, „bei nächster Gelegenheit besuche ich den in Hamburg. Das wird ein Fest!"

Nachmittags: Eben stellen wir fest: Barographenstand 978 Millibar!

„Gleich haben wir Unterkante Papier", sagt Prien, „mal sehen, wieviel daran noch fehlt." Wir stellen fest, daß 955 Millibar Unterkante Papier wären. Schweinkram.

„Kameraden, nehmt die Chance wahr", befiehlt Prien plötzlich, „alle Gläser, mit Ausnahme meines eigenen, in die E-Maschine zum Trocknen!"

Diese kleine Episode ist bezeichnend: immer folgen pri-

vaten Bemerkungen irgendwelche, und seien es noch so kleine, dienstliche Befehle auf dem Fuße.

Bothmann kommt: „Darf das WC benutzt werden?"

„Ja, donnern Sie."

Bei Tauchfahrt muß der Kommandant dazu immer erst um Erlaubnis gefragt werden, und zwar deshalb, weil das Ausblasen des WC.s, das mit Preßluft geschieht, genau wie eine entfernte Wasserbombe klingt.

Wir schlagen Priens kleinen Handatlas auf und studieren den Fortgang des Krieges der Italiener gegen Griechenland.

„Wann schmeißen die die Engländer aus dem Mittelmeer heraus?" fragt Stephan.

„Das stellen Sie sich wahrscheinlich leichter vor als es ist", lacht Prien.

Wir bleiben den größten Teil des Tages unter Wasser wegen allzu geringer Sichtigkeit, die zu unliebsamen Überraschungen führen könnte. Prien schimpft fortgesetzt über das Wetter. Er liebt solche langen Tauchfahrten garnicht, weil sie eine andauernde gedankliche und nervliche Belastung mit sich bringen. Immer müssen eine Reihe von Maßnahmen dem Tauchen folgen, von denen keine vergessen werden darf, und während der Unterwasserfahrt selbst ist gerade der Kommandant fortgesetzt beansprucht durch Kombinationen, vor allem über die Gegnerlage. Das kostet natürlich Nerven.

Als wir auftauchen, tobt oben ein wahrer Orkan. Dazu regnet es in harten Streifen.

Schon unter der Oberfläche war plötzlich ein singendes Prasseln zu hören, nach dessen Ursache ich Prien fragte. „Regen", erwidert er nur. Oben regnet es denn auch, daß die Tropfen wie Maschinengewehrfeuer auf das Blech des Oberdecks trommeln. Ich steige hinauf, die Kameras wohlverpackt, um womöglich von diesem Wetter etwas festzuhalten. Die Filmkamera tut es wieder einmal nicht. Nach

ein paar Metern kracht es inwendig, und sie bleibt stehen. Wahrscheinlich ist die Antriebsfeder wieder vom Kern abgerissen. Es ist zum Kotzen. Ich arbeite eine Zeitlang mit der Leica. Wir gehen dabei mit dem Boot quer zur See, dann gegenan, danach vor die See, je nachdem, wie ich es für meine Aufnahmen am günstigsten halte. Trotz aller Behutsamkeit fliegt mir das Gerät fast aus der Hand. Zuletzt stehe ich hinter der Zweizentimeter-Flak eingeklemmt und fotografiere Prien mit seiner Brückenwache, als von achtern kurz nacheinander drei Brecher das Boot überlaufen. Prien macht mir gerade noch rechtzeitig ein Zeichen und befiehlt, das Turmluk dichtzuschmeißen, dann ist der Blanke Hans oben bei uns auf dem Turm. Ich klammere mich ans Geländer, an die Kanone. An meinen Beinen, bis zu den Hüften hinauf zerrt das strudelnde Wasser. Es ist unmöglich, stehenzubleiben. Die See reißt mir glatt die Füße unter dem Leib weg, ein scheußliches Gefühl. Endlich läßt der Druck nach, ich bekomme wieder Grund und kann den ablaufenden Riesen noch in die Strahlenfalle nehmen, ehe der nächste herangerollt kommt.

Danach hatte ich vorläufig genug und kletterte wieder hinunter, um die Kamera trockenzulegen. Bewundernswertes Gerät! Während im Laufe der Unternehmung nacheinander alle Doppelgläser absoffen, war die Leica nach einer halben Stunde wieder gefechtsklar.

Oben tobt das Wetter weiter. Der Zeiger des Barographen hat schon wieder zu einer Nase nach unten angesetzt. Gegen Abend herrscht ein Zustand, den man wohl als Inferno bezeichnen kann. Wir sind nach einigen Stunden Tauchzeit wieder hinaufgegangen, um uns weiter nach Norden zu verholen, da im Laufe des Nachmittags verschiedene entfernte Detonationen durchs Boot grummelten, die auf die Anwesenheit einer Suchgruppe in unserer Nachbarschaft schließen lassen.

Es weht mit voller Sturmesstärke. In dem großen Tief scheinen sich noch mehrere Kleintiefs zu befinden; denn zuweilen fallen aus wechselnder Richtung Böen von solcher Härte ein, daß man selbst unten im Boot einen Druck in den Ohren spürt, den man, genau wie beim Tauchen, erst durch Schlucken ausgleichen muß. Dasselbe geschieht, wenn die Bö durchgewandert ist.

Mit dem Sturm jagen schwere Regenflagen heran und trommeln gegen die Blechwände des Turmes und des Oberdecks. Im allgemeinen sagt man, Regen halte den Seegang nieder. Heute sehe ich das Gegenteil. Seit dem Nachmittag ist die See ungeheuer gewachsen, trotz des unaufhörlichen schweren Regens. So weit man blicken kann, ist die Luft angefüllt von schneeigem Gischt, weiß, weiß, weiß. Die See brodelt, engstreifig getigert von unzähligen Schaumstreifen; sie ist eigentlich nur noch Schaum, ein einziges, rasendes, quirlendes, wirbelndes, kochendes Feld, dessen Grenzen im Grau des Sturmhimmels zerfließen.

„Ich möchte wissen", brüllt Prien zu mir herüber, „wie die Engländer bei diesem Wetter mit ihren Geleitzügen klarkommen?"

„Herzlichen Glückwunsch!" schreie ich zurück. Er hebt die Hand: „Aye, von mir auch."

Unten hat sich wieder allerhand am Boden versammelt: Geschirr, das der Backschafter nicht rechtzeitig geborgen hat, Kleidungsstücke, Zeitungen, Magazine, Gummistiefel, eine Zahnbürste ...

Die Schlingerei hat völlig unvernünftige Formen angenommen; es ist kaum möglich durchs Boot zu gehen, ohne irgendwo seine Gliedmaßen zu polieren, einem andern in die Arme zu sinken oder in fremden Arbeitsbereichen oder Kojen unversehens eine Notlandung zu machen. Wie ein Affe im Urwald hält man sich oben mit beiden Händen am zahlreich und sinnvoll geordneten Gestänge, während die

Füße besonders auf den ölglatten Flurplatten der Zentrale und der Maschinenräume vergeblich festen Halt suchen.

Im Ernst gesprochen: die Ubootfahrerei bei schlechtem Wetter ermüdet sehr. Sie strengt auf die Dauer so stark an, weil die Bewegung im Boot von dem einzelnen Mann ständig Ausgleichsbewegungen verlangt, die eine Art unmerklicher Gymnastik darstellen. Hinzu kommt, daß die Luft, besonders wenn bei geschlossenem Turmluk gefahren wird, nicht die beste ist, häufig sauerstoffarm und eigentlich immer voll von Staub, Ölpartikelchen, Kombüsengerüchen und dem Körperdunst der Besatzung. Deshalb schläft man auch, wann und wo sich eine Gelegenheit dazu findet.

Ich bewundere immer wieder die Männer im Bugraum. Dort lagern die Aale bis zur Oberkante der unteren Kojen, darüber ein Bretterbelag. Von diesen Brettern essen die Männer, auf ihnen schlafen, spielen, lesen und arbeiten sie, hier werden gemeinsam die Kartoffeln geschält, und jedesmal, wenn die Aale gepflegt werden sollen, muß der Boden zur Seite geräumt werden, was für die Bewohner bestimmt keine Annehmlichkeit ist. Mancher hat nicht einmal eine feste Koje. Seine Hängematte, in der es sich allerdings ausgezeichnet schlafen läßt, liegt während der ersten Zeit gezurrt, das heißt, fest zusammengerollt, auf dem Bodenbrett dicht neben denen der Kameraden. In voller Kleidung, so wie er Dienst tut und vom Dienst kommt, haut sich der Ubootsmann auf dieses primitive Lager.

Ich fuhr einmal auf einem anderen Boot mit einem Funkgefreiten, der aus Vergeßlichkeit seine Hängematte nicht mitgenommen hatte. Die Reise dauerte mehrere Wochen. Die ganze lange Zeit hindurch schlief dieser Mann nur, indem er sich seinen Schal vor die Augen band, um es dunkel zu haben, und sich in irgendeine Ecke kauerte, die Knie angezogen und den Kopf daraufgelegt. Er wurde dabei blaß und mager, aber er machte seinen Dienst einwandfrei.

Ich glaube nicht, daß es eine Waffe gibt, bei der die Truppe für fest so unausgesetzt unter ähnlich strapaziösen Verhältnissen lebt, wie das bei der Ubootswaffe der Fall ist, ohne daß dabei die Ubootsmänner selbst diesen Zustand anders als selbstverständlich empfänden. –

Dienstag. Wir sind nach Norden aus dem Tief herausgedampft. Das Wetter hat etwas abgeflaut, aber schon kündigt sich neuer Dreck auf dem fallenden Barographen an, der doch nicht einmal wieder auf 1000 Millibar geklettert war.

„Das kann eine lange Unternehmung werden", sagt Prien. „Ehe wir unsere Aale nicht anständig losgeworden sind, geht Papa bestimmt nicht auf den Rückmarsch."

Den ganzen Tag Suchfahrt. Nichts gesichtet. Wir sind nun glücklich zehn Tage in See, ohne einen Aal losgeworden zu sein. Entsprechend ist die Stimmung.

Nachmittags sehen wir ein aus Fässern und Latten zusammengeschlagenes Rettungsfloß. Keine Menschen dabei. Wenig später ein neues Zeichen: den Mast eines Rettungskutters, ganz unbeschädigt, mit allem Tauwerk, aber ohne Segel. Dazu ringsum treibende Trümmer, Zeichen des großen Schiffssterbens. Es gibt heutzutage viele solche Trümmerfelder im Atlantik, Spuren der Tätigkeit deutscher Unterseeboote.

Nicht nur, daß wir selbst keine Beute finden, auch die eingehenden Meldungen sind mager. Nirgends ein Geleitzug, wie wir ihn wünschen. Dafür abends im Radio die vielsagende Meldung, daß die Admiralität den Amerikanern mitgeteilt habe, sie könne zur Zeit für die Sicherheit der Geleitzüge nicht garantieren. Heißt das, daß die Engländer das hochgelobte Geleitzugsystem aufgeben wollen?

„Wir werden's ja erleben", meint Prien achselzuckend.

Nach dem Abendessen fängt Bothmann noch einmal an, meine Strahlenfalle auseinanderzunehmen. Es ist das alte

Leiden, aber bei dem zweiten Bruch hat die Feder noch einiges Untum unter den kleinen, empfindlichen Zahnrädern angerichtet. Aus der Traum. Ich schimpfe mir die Wut aus dem Bauch. Da hat man nun die Chance, mit Prien zu fahren, und es findet sich nicht die eine wirklich zuverlässige Filmkamera, die man brauchen würde, um einen einmaligen Filmstreifen zu drehen. Es ist wirklich, um sich selbst ans Maul zu schlagen.

Spät abends läßt mich v. Varendorff auf die Brücke rufen. Ein phantastischer Anblick erwartet mich. Bei fast vollem Mond steht ein starkes Nordlicht am Himmel. Grünliche Strahlenbündel fächern, von einem Punkte unweit des Mondes ausgehend, nach allen Himmelsrichtungen, spielen dann plötzlich über in Blau und Rot, werden rötlich, fallen wieder zurück ins Grün und wechseln hinüber in ein grünliches Gelb, das lange sichtbar bleibt und auch noch durch die Lücken herabstrahlt, die die aufziehenden Wolken offen lassen. Es ist das erste Nordlicht, das ich sehe.

„Sie hätten in Scapa dabei sein sollen", sagt v. Varendorff, „das war erst ein Nordlicht! So etwas habe ich überhaupt nicht für möglich gehalten." –

Mittwoch. Heute früh Gewitterstimmung: Prien flucht wie ein Berserker auf das Wetter; es weht schon wieder mit Windstärke sieben bis acht und zunehmend aus Nordosten.

„Einmal nur", beschließt er seine zornige Ansprache, „möchte ich für eine Unternehmung das Wetter machen; ich pfeife auf Petrus und seinen ganzen Verein. Petrus ist eben doch Engländer! Südwest kann man erwarten in dieser Jahreszeit, Südwest, daß es die Kühe einzeln über den Deich weht, na gut. Aber keinen Nordost, Nordost, Nordost ohne Sinn und Verstand und Ende." Er haut bekräftigend die Faust auf die Back, steht auf, sieht uns der Reihe nach grimmig an, schüttelt den Kopf und geht.

Es ist aber auch wirklich kein Vergnügen! Beim Frühstück gingen wieder Butter, Kaffee, Milch, Leberwurst, zweierlei Marmelade, Brot, Zucker, Gummistiefel und Lederzeug auf dem Kokosläufer eine fragwürdige Verbindung mit mehreren Dienstpapieren ein, und Bothmann tanzte umher wie gestochen; ihm war die heiße Kaffeekanne auf den Schoß gekippt! Gottseidank hatte er Lederzeug an, sonst hätte er sich sicherlich übel verbrüht.

Während ich dies schreibe, sitze ich an den Messetisch geklammert, bald mir, wenn das Boot nach Steuerbord überholt, die Rippen quetschend, bald halb auf dem Rücken im Sofa liegend, wenn die Reise nach der andern Seite geht.

Die ewige Schaukelei ermüdet unendlich; kaum daß man gefrühstückt hat, möchte man und könnte man auch schon wieder schlafen.

9 Uhr 30. „Hauptmann" Köhl steigt nach oben und schießt mühsam seine Sterne aus den wenigen Wolkenlücken heraus. Bald danach gehen wir auf Tiefe. Fluten! Immer wieder ist es wunderbar, wie plötzlich das Schlingern aufhört und die Stille eintritt.

Prien kommt aus dem Turm. Sein Gummizeug glitzert vor Nässe. „Himmel", sagt er, „ich weiß ja nicht, ob das stimmt, aber wenn man nach dem Tode irgendwo hinkommt, dann möchte ich wenigstens für fünf Minuten in den Himmel, Petrus in den Hintern treten für das verdammte Wetter und ihm den Mond abhaken zum Wohle aller künftigen Generationen von Ubootsfahrern. Nachher können sie mich meinetwegen wieder in die Hölle jagen!" Er ist ernstlich aufgebracht. Dann lacht er plötzlich: „Aber die nehmen mich sicher auch nicht."

Nachmittags, wieder brausen gerade einige Böen über uns hin, erscheint er auf der Brücke: „Himmel — — verflucht! Ich wollte, ich könnte diesen Wind sich selber um die Ohren schlagen!"

Als wir beim Kaffee saßen, sah er auf einmal wie abwesend über seine Tasse hin. Dann plötzlich lebhaft: „Diese Idioten von Paukern! Xerxes hatte völlig Recht, als er zehntausend Mann hinstellte und das Meer peitschen ließ. Der hatte wenigstens Temperament, der Kerl! Und was haben sie uns erzählt: Zu wenig Selbstzucht, Zügellosigkeit, barbarische Naivität und was weiß ich noch!"

So ist Prien: Immer hat er von irgendwoher plötzlich einen Vergleich zur Hand, der die Situation klar und eindeutig beleuchtet. Wir alle sind durchaus in der Stimmung, das Meer zu geißeln. Zehn Tage in See, nichts, aber auch nichts als Sturm, Sturm, Böen, Regen, hohe Seen, Gebirge, die heranrollen, Bergfahrt, Talfahrt, Überholen rechts, Überholen links, zersplitterndes Geschirr, unappetitliches Stilleben am Fußboden, nasse Kleider, klamme Kojen, und, was das alles erst schlimm und unerträglich macht, – keine Dampfer! Jeden Tag mühen sich die Wachen von Mitternacht bis Mitternacht mit scharfen Gläsern, eine Rauchfahne auszuspähen. Vergeblich! Leer, kahl, glatt liegt die Kimm. Tagtäglich geht das gleiche Telegramm ab: Kein Verkehr.

Ich kämpfe mich nach achtern durch bis in die E-Maschine, um meine nassen Gummistiefel zum Trocknen zu bringen. Der kleine E-Maat aus dem Rheinland hat Wache. „Immer noch nichts in Sicht!" sage ich, indem ich meine Stiefel so aufstelle, daß ein Strom von Warmluft in die Schäfte bläst.

„Tja, Herr Leutnant ..." er zuckt die Achseln, „da kann man Maden im Gehirn bei kriegen, aber heut' ist auch erst Mittwoch, da kann ja noch garnichts kommen. Unsere Tage sind Donnerstag, Freitag, Sonnabend. Warten Sie man ab, die bringen noch was."

Wir wollen es hoffen.

In der Abenddämmerung stellen wir einen Tank um, der bisher Brennstoff enthielt und von jetzt ab als Tauchzelle gefahren wird. Das ist keine angenehme Aufgabe für den

Heizer, der auf das von Brechern überspülte Oberdeck hinabklettern und dort mit der Hand die fraglichen Verschlüsse öffnen und lösen muß. Er hat die Schwimmweste um und ist durch eine lange Leine mit der Brücke verbunden. Der Kommandant persönlich leitet die Arbeit und sucht zunächst den „trockensten" Kurs heraus, d. h. denjenigen, bei dem am wenigsten Wasser überkommt. Schwer holen wir im seitlichen Seegang über.

Der Mann hält sich an der Reling, läßt sich an Deck nieder, klammert sich fest, rutscht auf den Knien, auf dem Bauch zur Arbeitsstelle und beginnt.

„Festhalten! Achtung, Brecher! Achtung, festhalten!" klingt es immer wieder vom Turm, wo Prien, die Rettungsboje in der Hand, wie ein Luchs nach allen Seiten Ausschau hält, wurfbereit für den Fall, daß eine See den Mann außenbords waschen sollte.

Immer neue Brecher rollen herein, immer wieder verschwindet der Heizer an Deck in dem überschäumenden Schwall weißen Gischtes, aber man sieht ihn arbeiten, sobald die See sich auch nur halbwegs verlaufen hat. Endlich ist seine Aufgabe durchgeführt. Naß bis auf die Haut, klappernd vor Kälte, kommt er wieder auf die Brücke, meldet „Befehl ausgeführt" und verschwindet im Turmluk.

„Ziehen Sie sich trocken an und lassen Sie sich einen Kognak geben", gibt Prien ihm mit auf den Weg.

Bothmann bläst inzwischen ein paarmal den umgestellten Bunker durch, bis die Reste vom Dieselöl entfernt sind. Dann ist diese Arbeit beendet.

Abends versuchen wir noch einmal, meine Kamera auf den Schwung zu bringen. Endlich geben wir die Bemühungen auf; mit Bordmitteln ist sie nicht zu reparieren.

„Geben Sie her das Ding", sagt v. Varendorff, „ich schmeiß' es außenbords, dann sind Sie Ihrer Sorgen ledig."

„Und wer unterschreibt die Verlustverhandlung?" frage ich

dagegen. Er zuckt nur die Achseln: „Taugen tut das Ding doch nichts."

Donnerstag. Immer noch kein Dampfer in Sicht. Der Steuerborddiesel ist zeitweilig unklar. Gottseidank haben wir eine Sturmpause erwischt. Es brist nur leicht aus Süd-Südost. Bothmann setzt alle verfügbaren Kräfte an, um den Diesel wieder betriebsklar zu machen.

Kurz nach dem Kaffee: „An Leutnant Frank: wenn er mal ein schönes Trümmerfeld sehen will, hier ist gerade eins." – Hinauf. Weithin Öl, dazwischen kleine Felder von Ölkuchen, die wie Kokosmatten aussehen, dann Grubenhölzer, Bohlen verschiedener Größe . . .

„Kürzlich fuhren wir über die Untergangsstelle eines Dampfers, den Kretschmer achtundvierzig Stunden früher versenkt hatte", sagt Prien. „Der lag nun zweitausendfünfhundert Meter tief unter uns, aber wir konnten deutlich sehen, wie immer noch in dicken Blasen das Öl hochkam, eine richtige Ölquelle", und v. Varendorff erinnert an die Riesenölfelder, die versenkte Tanker hinterlassen, viele Meilen weit.

Gegen Abend hocken Prien und ich in der Zentrale an der Karte und knobeln über den Möglichkeiten des englischen Schiffsverkehrs. „Hier ist doch immer etwas gekommen", sagt Prien kopfschüttelnd, „es ist das einzige Loch, das der Engländer an dieser Küste noch hat. Ich glaube bald, er schickt seine Schiffe jetzt ganz hoch durch den Norden."

„Da möchte ich mal hin", sagt er plötzlich und zeigt mit dem Finger auf eine Stelle der Karte weit im Nordwesten, „aber das liegt weit außerhalb unseres Gebietes." –

Freitag. Heute ist nach alter Tradition des Bootes ein Dampfer fällig. Während der Nacht ist Prien immer wieder aufgestanden und hat an der Karte herumkombiniert, um dem Engländer auf seine Verkehrsschliche zu kommen. Nun studieren wir wieder gemeinsam. Wir zeichnen die Orte

Wochenlanges Ubootfahren in Sturm und Nässe im Nordatlantik ist ein hartes Brot. Prien auf der Brücke seines Bootes

„Wahrschau! Brecher!" – Prien überwacht das Umstellen eines Bunkers durch einen Heizer an Oberdeck

Probeschießen der leichten Waffen

Links Maat Meier an seiner Fla-Waffe, im Vordergrund Prien: das Glas ist wieder einmal abgesoffen. Rechts der Bootsmann beim Beseitigen einer Ladehemmung am MG

„Ist es nicht zum Verrücktwerden?! Sturm, Dreck, Nässe, Regen, Nebel, Kuhsturm – Kuhsturm und kein Erfolg!!"

Rockall kommt in Sicht, der kleine, todeinsame Felsen im Nordatlantik

ein, an denen die letzten großen Ubootserfolge stattfanden, die Bombardierungen durch die Luftwaffe, die Geleitzerstörungen durch Überwasserstreitkräfte. Lange sitzen wir grübelnd vor diesem Bild.

Wie ist die Lage? Zwölf Tage stehen wir nun draußen. Abgesehen von dem Portugiesen, den wir laufen ließen, haben wir nichts gesehen außer Trümmern, die aus früherer, fremder oder eigener Tätigkeit stammen. Irgendwoher muß der Engländer seine Insel versorgen, wenn nicht im Norden, dann im Süden – oder umgekehrt. Und wieder sagt Prien: „dahin möchte ich mal", und tippt auf dieselbe abgelegene Stelle der Karte wie gestern. „Vielleicht tun die doch das Unwahrscheinliche und fahren außen längs."

„Schlag's dem BdU mal vor", sagte ich.

„Ach, ich weiß nicht, ob der Große Löwe das gern hat. Der denkt sich doch auch was. Na, morgen können wir's ja immer noch versuchen." Dabei bleibt es.

Inzwischen weht es wieder einmal mit allen Stärken aus Süd-Südost. Es ist ein wüstes Georgel, das gegen 5 Uhr 30 schlagartig einsetzte. Unglaublich schnell laufen die Seen zu steilen Gebirgen auf. Schon zum Frühstück sprang uns wieder der Kaffee von der Back. Wir schimpfen. Wir beknurren wieder die Karte. Prien entschließt sich, bis 13 Uhr zu warten, und wenn bis dahin nichts kommt, um Erweiterung seines Kampfgebietes zu bitten.

Der Vormittag vergeht, verdümpelt, verschlingert; unsere Laune ist ziemlich auf Null.

Im Radio höre ich den Filmberichter, der bei Kretschmer mitgefahren ist, von himmelhohen Seen und Schlechtwetter erzählen. Recht hat er: „Unvorstellbar für den, der es nicht selbst erlebt hat, ist die winzige Plattform des Ubootsturmes zwischen den haushohen Wellen . . ." usw.

Der Vormittag vergeht, nichts geschieht. Unser Backschafter beginnt zum Essen aufzubacken. Dann balancieren

wir uns den Spinat in den Hals. Ausnahmsweise geht alles richtig hinein, ohne daß die Hälfte in Bothmanns Koje landet.

Plötzlich ein Funkspruch: BdU an U-Prien: Keine Begrenzung des Operationsgebietes.

Prien und ich blicken uns einen Augenblick sprachlos an. Dann sieht man förmlich, wie hinter Priens Stirn die Gedanken springen. Seine Augen blitzen auf; schon ist der Befehl da: „Neuer Kurs ... Grad!" Und dann: „Ist das nicht phantastisch? Sowas von Zusammenarbeit! Ich sage es den Kameraden immer wieder: die Kommandanten müssen die ‚Stimme ihres Herrn' kennen, sie müssen so sehr Geist vom Geiste ihres Befehlshabers sein, daß sie genau fühlen, was er denkt und will. Und wechselseitig muß er ihre Sorgen erraten. Es muß so sein, daß man sich über tausend Meilen hinweg in jeder Stunde genau versteht."

Er sieht noch eine ganze Weile starr auf das Formular mit dem Funkspruch und schüttelt von Zeit zu Zeit den Kopf. Es ist wirklich etwas geschehen, das fühlen wir alle.

Dann steht Prien auf und macht sich fertig für die Brücke.

Nach fünf Minuten, schon im Gummizeug, kommt er nochmals in die Messe: „Weißt du, und wenn wir überhaupt keinen Dampfer kriegten, dieser Augenblick mit dem Funkspruch, wo man sieht, daß es möglich ist, sich über so große Entfernungen ohne F-T's zu verständigen, dieser Augenblick lohnt mir die ganze Unternehmung."

Im Nachrichtendienst hören wir von den schweren Luftangriffen auf Coventry, von Bombardierungen einzelner Handelsdampfer durch die Luftwaffe, von Bränden, Explosionen, Zerstörungen. Die scheinen ja einen ziemlichen Schiebkarren voll abgeladen zu haben.

Bis zum Abend kein Dampfer. Ob es nun morgen im neuen Gebiet endlich etwas gibt?! –

Sonnabend. Vierzehn Tage in See. Nichts, keine Rauch-

fahne, kein Mast, kein Schiff. Aber Wind! Aus Osten natürlich! Seegang, Seegang! Seit vierzehn Tagen „macht das Boot krumm", wie Prien diese Dümpelei nennt. Ich danke Gott, daß ich nicht Backschafter bin; selbst weniger ungeschickte Leute als dieser könnten zuviel bekommen.

Im Süden, weit unten, sollen sich zwei Geleitzüge befinden. Die Luft hat sie gesehen. Viel zu weit für uns! Mehrere hundert Meilen gegen Windstärke acht und entsprechenden Seegang anzuklotzen, das steht in keinem Verhältnis zum möglichen Erfolg. Wir laufen alle herum wie vor den Kopf geschlagen. Irgendwo muß doch der Engländer seine Schiffe fahren lassen! Er kann auf Zufuhren nicht verzichten. Natürlich ist es ein Erfolg, daß hier auf den geraden Verbindungswegen der Welt zur britischen Insel heute so gut wie keine Schiffe fahren, wo früher eigentlich ständig ein Dampfer in Sicht war. Aber irgendetwas stimmt nicht. England kann seine Schiffahrt nicht einstellen!

Stundenlang knobeln wir, Prien und seine Offiziere, alle denkbaren Möglichkeiten durch. Staut der Engländer womöglich seine Schiffe auf, um die Unterseeboote irrezumachen und dann schlagartig mehrere Konvois gleichzeitig laufen zu lassen? Wenig wahrscheinlich; die Versenkungsziffer würde dadurch kaum sinken. — Aber wo, wo sind die Dampfer?

Wir knobeln weiter. Wir suchen weiter. Alle paar Stunden wechselt Prien den Kurs. Nichts. —

Das Bordleben geht seinen Gang; kleine Fische — große Fische. Ohne Aufregungen geht es nie. Ganz überraschend macht Prien einen Probealarm, läßt theoretisch Licht und vorderes Tiefenruder ausfallen, überholt dann die Schwimmwesten und Tauchretter und greift überall eisern durch, wo auch nur die kleinste Unregelmäßigkeit und Luschigkeit in Erscheinung tritt. Anschließend folgt dann die „Zigarre mit Begründung" durch den elektrischen Befehlsgeber, das an die

Lautsprecheranlage angeschlossene Bordtelefon. Diese Ansprache beginnt mit der Anrede: „An alle!“ und dem Satz „Es ist unmöglich, daß . . .“

Wir haben gerade das Mittagessen beendet, als ein kleiner, schmaler, fast zart wirkender Maschinengefreiter, dem eben der erste Flaum ums Kinn sprießt, in der Messe erscheint: „Bitte Herrn Oberleutnant v. Varendorff sprechen zu dürfen.“

Der sieht auf: „Wieso, was haben Sie ausgefressen? Wer schickt Sie?“

Der Mann antwortet nicht. Er wirft nur einen unsicheren Blick abwärts und hebt ein wenig die Hand.

„Mensch“, sagt Prien, „Sie schweißen ja nicht schlecht.“

„Zeig her“, befiehlt v. Varendorff kurz.

Nochmals hebt der Mann die Hand. Von vier Fingern tropft es. Ganz schnell, hellrot fallen die Perlen, tupp, tupp, tupp auf den Kokosläufer, der sie glatt wegtrinkt.

„Wie haben Sie das gemacht?“ v. Varendorff steht schon und öffnet das Sanitätsspind.

„Zwischen's Schott geklemmt, Herr Oberleutnant!“

„Nun setzen Sie sich mal rasch da drüben hin“, fällt Prien ein, „sonst kippen Sie mir noch aus den Pantinen. So, und nun gucken Sie mal nicht auf Ihre Hand. Inzwischen machen wir alles klar zum Verbinden. Und nachher kriegen Sie einen Kognak und legen sich in die Koje.“

„Jawohl, Herr Kaleu!“

Der Mann sitzt auf einem Klappstuhl. Er blutet und blickt starr in die Koje, wie befohlen. v. Varendorff packt eilig das Verbandszeug aus. Als IWO ist er zugleich Sanitätsoffizier an Bord. Mit wenigen raschen Griffen reinigt er die Hand. Nun sieht man deutlich: von drei Fingern sind am obersten Glied die Nägel an den Wurzeln gequetscht und angebrochen, sodaß die Kanten zackig herausstehen. Das Ganze sieht übel aus. Wir verbinden ihn zunächst einmal.

„Hoffentlich brauchen wir die Nägel nicht abzunehmen", sagt Prien halblaut zu v. Varendorff.

Während der ganzen Verrichtung hat der Mann nicht gemuckst, obgleich ihm der Schweiß auf der blaßgewordenen Stirn stand.

„Sie haben sich gut gehalten", sagt Prien, indem er ihm auf die Schulter klopft und ihn zur Koje schickt.

Als wir den Verband abends abnehmen, sieht die Sache schon besser aus. Wir werden die Nägel nicht abnehmen. Wirklich, der Mann hält sich prima. Er zuckt nicht mit der Wimper, obgleich er sicher üble Schmerzen hat.

Das Barometer steigt, und der Wind – nimmt zu! Es ist zum Kotzen: steigt das Glas, wächst der Wind, fällt das Glas, wächst er auch.

Ein Boot hat einen Geleitzug gesehen und ihn wieder verloren. Ein anderes, kleines Boot meldet einen auslaufenden Konvoi weit im Süden. Überall schlechtes Wetter, Sturm, hohe Seen. In Bothmanns Koje versammeln sich heute wieder Teile aller Mahlzeiten vom Kaffee über Bohnensuppe und Marmeladenkeks bis zum abendlichen Kaiserschmarrn. Morgen ist Sonntag, fünfzehnter Tag in See. Ob es auch der fünfzehnte Tag ohne Erfolg sein wird? –

Montag. Es war ein Tag ohne Erfolg! Kein Dampfer! Unglaublich, wie das Warten zermürbt. Immer wieder zermartert man sich das Hirn mit der Frage: Wo läßt der Tommy seine Schiffe laufen?

Prien glaubt jetzt, daß sie doch im Norden durchgehen, möglicherweise sogar nördlich von Island und dann direkt englische Osthäfen anlaufen. (Monate später haben denn auch deutsche Unterseeboote dort oben Geleitzüge gestellt und manches Schiff für immer auf den Meeresgrund geschickt.)

Der gestrige Tag war so tot wie irgendeiner. Der ewige Ostwind allerdings beruhigte sich endlich, und man konnte tatsächlich einmal ohne Gummizeug auf die Brücke gehen.

Nachdem Prien fast anderthalb Stunden lang trübe und mißlaunig oben auf der kleinen Bank gesessen und vor sich hingestarrt hatte, ordnete er ein Probeschießen der leichten Waffen an. Das brachte Leben. v. Varendorff erschien mit seiner Maschinenpistole und dem Leichten MG und beharkte die großen Dünungsrücken. Der Bootsmann kam herauf, sein MG wie ein Sonntagsjäger auf dem Buckel, und versuchte ein gleiches. Aber hier gab es Ladehemmungen. Watte wurde verteilt, und dann ballerte die Zweizentimeterkanone ihre Leuchtspuren hinaus, daß es eine Freude zu sehen war.

Erstaunlich dies glatte Funktionieren der kleinen Flak, die doch nun seit mehr als vierzehn Tagen ununterbrochen entweder unter Wasser fährt oder dem tollen Seeschlag der Novemberstürme ausgesetzt ist: Die kleine Kanone schoß einwandfrei! Mir feuerte sie allerdings eine Kartusche gegen den linken Knöchel, daß mir fast die Lust zum Fotografieren verging. Endlich schoß auch das MG des Bootsmanns.

Nachmittags hockten wir zusammen in der Offiziersmesse und Prien erzählte. Wir tranken den letzten Ratze-Kognak – es gab gerade für jeden noch ein Gläschen voll – und waren ganz erstaunt, als plötzlich der Backschafter erschien, um zum Abendessen aufzubacken. Wenn Prien ans Erzählen kommt, kann man wirklich die Zeit vergessen. Wie bunt war auch sein Leben! Was hatte er – und vor allem, wie hat er alles erlebt! Man sah die Leute und die Situationen förmlich vor sich, so plastisch stellte er den Zuhörer in sein Leben hinein.

Vor dem Schlafengehen stieg ich mit Bothmann in den Turm, die letzte Sonntagszigarette zu rauchen. Über uns stand dunkel und unbestimmt der Nachthimmel im kreisrunden Luk. An mir vorbei liefen die Leitern hinab in die Zentrale, aus der warmes Licht gedämpft heraufschimmerte. Schwarz hoben sich die Sprossen der Leiter davor ab. Im Turm herrschte Zwielicht. Man ahnte nur drüben hinter

der Leiter und dem als Schutz gegen Brecher ausgebrachten Segeltuchkleidchen die Umrisse des Rudergängers; man vermutete nur in den helleren Stellen die Zifferblätter von Instrumenten und Rohren, aber es konnten auch die Gesichter von Männern sein, die hier oben wie wir ihre Zigarette rauchten.

„Frage Uhrzeit?" scholl die Stimme des Wachoffiziers von der Brücke.

Der Rudergänger beugte sich nach unten:

„Zentrale!"

„Aye."

„Frage: Uhrzeit?"

„Frage Uhrzeit!"

Kleine Pause.

„Turm! 22 Uhr 43."

Der Rudergänger hebt das Gesicht nach oben:

„Brücke! 22 Uhr 43."

„Danke!"

Der typische Befehlsweg, scheinbar umständlich, in Wirklichkeit aber erstens schnell und zweitens ausgesprochen zuverlässig. Immer ist dabei eindeutig klar, wer von wem was wissen will. Nur bei klaren Fragen sind klare Antworten zu erwarten.

Zum Abend hatte es Kaiserschmarren gegeben. Prima! Das ist einmal eine Abwechslung gegen das schwere Büchsenbrot, das wir essen, seit uns das Frischbrot ausgegangen ist.

Als wir endlich eine halbe Stunde vor Mitternacht zur Koje gingen, geschah es nach einem Abend, an dem wir stumm und niedergeschlagen beieinander gehockt und die Karte beglotzt hatten. Wo läßt der Tommy seine Schiffe laufen?

Heute früh, Montag, ist unsere Kenntnis um nichts größer geworden. Ich konnte abends nicht einschlafen; an Deck hatte sich ein schwerer Gegenstand losgerissen, der fährt nun

bei jedem Überholen des Bootes von einer Seite zur andern, bumst gegen ein Widerlager und zieht einen zweiten kleineren Körper hinter sich her. Da liege ich denn und versuche einzuschlafen. Unmöglich! Im Backspind, genau über meinem Kopfe, liegt außerdem irgend etwas lose; bum, – klick, – bum, – klick. – Eine Flasche. Ich rapple mich auf und staue sie fest. Dabei fällt eine Butterdose dem schräg unten gegenüber liegenden Unteroffizier mit der Fettseite auf die Heldenbrust. Die andern sparen nicht mit kräftigen Witzen.

Der schwere Gegenstand an Oberdeck bumst die ganze Nacht; ich schlafe trotzdem endlich darüber ein; morgens hörte ich ihn kaum noch. Wenn er beim nächsten Gutwetter festgestaut wird, werde ich nicht schlafen können, weil mir das Geräusch fehlt. So ist das in der Welt.

Den ganzen Vormittag über Suchmarsch. Der Wind ist auf Westen geschwenkt. Die Wolken türmen sich in hohen Haufen mit dunklen Unterseiten und festlich weißgolden geschmückten Spitzen.

Blaue Himmelsfetzen, treibender Dunst. Fernab, schräggestellt vor der Kimm, schiefergraue Regenwände.

Um die Mittagszeit kommt Rockall in Sicht, der seltsame, kleine, todeinsame Felsen im Nordlantik. Er ist kaum fünfundzwanzig Meter hoch, knapp fünfzehn Meter breit: Granit. Steil ragt er aus den unergründlichen Tiefen des Ozeans. Schwere, stockwerkhoch aufgischtende Brandung ist durch das Glas erkennbar. Bis auf zwei Seemeilen gehen wir heran, damit ich Gelegenheit habe, ein paar Aufnahmen zu machen. Dann laufen wir wieder mit südwestlichem Kurs ab.

Immer noch kein Anhaltspunkt für den Englandverkehr. v. Varendorff vertritt nach wie vor seine Ansicht, daß der Tommy sich im Süden bewegt. Beweise dafür hat er ebensowenig wie wir andern für die unsrige, gegenteilige.

Nach dem Kaffeetrinken schlagen Prien und ich eine gewaltige „Seeschlacht" auf dem Papier. Das ist ein ganz ab-

wechslungsreiches Spiel, bei dem es darauf ankommt, mit etwas Kombinationsgabe die Standorte, die der Gegner seinen Schiffen auf dem Papier gegeben hat, zu erraten, oder, wenn das nicht möglich ist, sich nach gewissen Regeln an sie heranzutasten. Prien nimmt glänzend Revanche für die erste Niederlage, die ich ihm gestern beibringen konnte. Plötzlich, als wir gerade einen Entscheidungskampf begonnen haben, Meldung von der Brücke: „An Kommandant! Rauchwolken in ... Grad."

So schnell wie jetzt wurde noch nie eine Tischrunde gesprengt! Unter Hurrageschrei flitzen wir auf die Brücke. Mit ausgestrecktem Arm meldet Stephan. Neben ihm steht strahlend der Obermaat Gundlach, der die für den ersten Dampfer vor acht Tagen ausgesetzten fünfzig Liter Bier gewonnen hat, gewonnen zu haben glaubt.

Prien hängt sich hinters Glas: „Mensch!" sagt er nach kurzem Schauen, „schade, – das ist nun bloß eine Wasserhose."

Er beugt sich über das Luk. „Zentrale! An alle: Kommando zurück, Freude auf Null machen. Der Dampfer ist eine Wasserhose."

Lange Gesichter im ganzen Boot. Dennoch besserte sogar diese Abwechslung die Stimmung.

Abends ein Funkspruch: „Parsifal", der zusammen mit uns auslief, meldet die Versenkung von vier Dampfern mit 23 000 BRT. Jaja, die kleinen Boote! – Kurz darauf eine zweite Meldung: Ein Geleitzug. Wir reißen die Karte auf die Back, greifen die Plätze ab.

v. Varendorff hat doch Nase gehabt, wenigstens ein Teil des Verkehrs fährt augenblicklich im Süden. Wir kommen garnicht dazu, dieses beliebte Thema wieder anzuspinnen; denn „Parsifal" meldet sich schon wieder. Er hat einen auslaufenden Geleitzug, darunter mehrere Drei-Schornsteindampfer. Wie weit ist das? Vielleicht schaffen wir es. Hin!

Neuer Kurs. Beide Diesel Große Fahrt voraus! Und dann die ganze Reihe der Befehle zur Vorbereitung der Torpedowaffe.

Im Boot herrschte ein Betrieb wie in einem Bienenstock kurz vor dem Hochzeitsflug. Ein ungewisses Summen liegt in der Luft; jeder glaubt es zu hören, aber wahrscheinlich ist es nur im Blut vorhanden. Endlich eine Chance für einen Angriff! Prien, seine Wachoffiziere, Bothmann, der unerschütterliche Gustav, alle Männer, die man sieht, strahlen förmlich. Im Funkraum fliegt der Bleistift nur so über das Papier. Immer neue Funksprüche gehen ein. „Parsifals Funker schwitzt durch den Äther bis hierher", lacht Prien. Diesen Anschein hat es auch; zweimal brechen die Funksprüche so plötzlich ab, als habe er schnell tauchen müssen. Kurz danach kommen die Ergänzungen. Neben uns sitzt Bothmann hinter großen Papieren mit vielen Zahlen und schiebt ruhig und besonnen seinen Rechenschieber. Für alle Fälle rechnet er das Trimmgewicht seines Bootes noch einmal durch. Man kann nie wissen... Er wetzt sich den spärlichen Stoppelbart und rückt die dunkelblaue Wollkrawatte zurecht, die im roten Kreis eine rote 13, seine Glückszahl, trägt.

v. Varendorff meint händereibend: „Jetzt drei Dampfer à 30 000 BRT, das sind 90 000 BRT und alle Rohre leer."

„Nicht berufen!" Ich klopfe unter den Tisch.

„Ach, ist ja Unsinn."

Mit hoher Fahrt und verändertem Kurs brausen wir auf den ersehnten Geleitzug los. Prien geht einige Male langsam durchs Boot, schickt diesen oder jenen Freiwächter zur Koje und trifft Anweisungen für den bevorstehenden Angriff. Kurz vor Mitternacht legt er sich selbst noch eine Zeitlang hin, nachdem er in die Zentrale befohlen hat, ihn um 2 Uhr zu wecken. Auch ich lege mich hin.

Gegen 2 Uhr 30 fahre ich aus schwerem Schlaf auf. Vor

meiner Koje steht der Zentraleheizer. „Von Kommandant. In einer halben Stunde ist es soweit."

„Danke!" – und heraus aus der Koje. „Sieht die Brücke denn schon etwas?"

„Nein!"

Staunend über so sichere Angaben steige ich durch die Zentrale in die Offiziersmesse, um mich für die Brücke anzuziehen und die Kameras für alle Fälle klarzumachen.

Allenthalben kommen die Männer aus den Kojen. Man hat den Eindruck völlig ruhiger Vorbereitung und sachlicher Sorgsamkeit. Nichts geschieht in Hast oder Unruhe. Das gibt ein großes Gefühl der Sicherheit.

Stephan drängt sich an mir vorbei: „Ich geh' schon 'rauf, Frank. Vielleicht kann man schon was sehen!" Erregung und Spannung, Vorfreude und Erwartung, stehen ihm auf dem Gesicht geschrieben. Es ist der erste Angriff seines Lebens.

Ich folge ihm, berge die Leica in der Lederjacke und klettere zur Brücke hinauf. Im Turm hockt der Gefechtsrudergänger, der „Knabe Scholz", ruhig hinter seinem Segeltuchkleidchen. Einige Instrumente sind schwach erleuchtet, dahinter im Halbdunkel die Umrisse eines Mannes. Es ist der Bootsmann, der hier auf Befehlsübermittlerposten sitzt.

Auf der Brücke finde ich Kommandant, Ausgucks und sämtliche Offiziere. Einer der Ausgucks wird nach unten geschickt. Ich nehme seinen Platz ein. Was ich sehe, ist eine See mit mittlerer Dünung, grau, fast hellgrau, unter völlig verschlossener grauer Wolkendecke. Trotzdem ist es sehr hell. Das Licht der Nacht ist silbrig wie immer, wenn starker Mondschein hinter den Wolken steht.

„Keine ideale Angriffsnacht", sagt Prien kurz über die Schulter zu mir. Halbwegs an das veränderte Licht gewöhnt, suche ich in der gleichen Richtung wie die Gläser der andern. Nichts. Dazu Priens Stimme: „Also, Varendorff! Zuerst auf den dritten. Ja, den Dicken! Zwei Aale auf ihn,

dann den mit den zwei Schornsteinen. Sehen Sie ihn, da kurz hinter dem Zerstörer . . ."

„Jawohl, Herr Kaleu! Jawohl, sehe ich deutlich!"

„Gut, den dritten bestimme ich noch."

Wollen die mich auf den Arm nehmen? denke ich. Da ist doch nirgends etwas zu sehen, und die sprechen mir von Einzelheiten und verteilen Schiffe. Aufmerksam höre ich zu und versuche gleichzeitig, diese exakt bezeichneten Objekte zu erfassen. Vorläufig sehe ich von alledem nichts, garnichts. Die reden da schon von Kennzeichen, wie der Zahl von Schornsteinen, ich hingegen muß mich erst mal von meinem Erstaunen erholen, daß das Boot tatsächlich nach sieben Stunden Nachtmarsch den Konvoi auf den Kopf getroffen haben soll.

Während ich immer noch suche, höre ich, wie aus dem Boot die Meldungen einlaufen. Die Rohre sind klar, die Mündungsklappen geöffnet. Angestrengt starre ich nochmals durchs Glas. Deutlich ist die Kimm, Trennlinie zwischen Himmel und See, sichtbar, ein glatter, gerader Strich. Und nun erkenne ich deutlich bucklige Aufbuchtungen wie eine Wellenlinie, – schaue nochmals näher hin, da sind es Maulwurfshügel, große längliche, – kleinere – und nun ist's, als sei mir plötzlich eine Binde von den Augen genommen worden: Dampfer hinter Dampfer, einer größer als der andere, lauter lange, schwere, hohe Kasten liegen vor meinen Augen. Der Geleitzug! Tatsächlich, der Geleitzug!

Mich erfaßt eine unbegrenzte Hochachtung vor dem navigatorischen Können und der „Nase", mit der Prien das fertiggebracht hat. Es klingt immer so einfach, wenn man die Ubootsmänner sagen hört: Und dann standen wir am Geleitzug. Wenn man es einmal miterlebt hat, wirkt es sogar auch einfach; aber wenn man es dann selbst auf der Karte versucht und einmal überlegt, wie groß der Atlantik ist, wie unsicher die Unterlagen, und wie vielfältig die möglichen

Fehler, dann geht einem langsam auf, was es heißt, auf die Stunde genau den Treffpunkt mit dem Geleitzug nicht nur vorauszuberechnen, sondern ihn dann auch tatsächlich dort zu finden.

Wie groß der Atlantik sein kann, weiß ich aus eigenster Erfahrung. Tausende von Meilen kann man schippern, ohne ein zweites Schiff zu sehen. Tagelang kann man suchen, — man findet nichts. Aber: in Nacht und Dunkelheit stieß unser Boot genau nach dem Plan seines Kommandanten auf diesen Zug ängstlich abgeblendeter Dampfer, als könne das garnicht anders sein. Prien ist seiner Sache so sicher, daß er pünktlich eine halbe Stunde vorher sagen konnte: „In dreißig Minuten ist es soweit"; denn mit diesen Worten wurde ich geweckt.

Mit großer Fahrt knüppeln wir an den Konvoi heran, unsere Gläser suchen die Zerstörer. Da — vorn zwei, ein dritter. Seitensicherung? Offenbar keine. Aber achtern zackt ein Feger regelmäßig hin und her.

Eilig, geduckt, hohe Fahrt laufend, streben wir nach Westen. Niemand auf den Dampfern sieht das schlanke graue Boot, die kleine Silhouette des Turmes.

Es ist ein eigentümliches Gefühl, das einen bei solchem Angriff erfüllt! Halb Spannung, halb Freude, halb Jagdfieber, halb — nach der dem Feinde abgekehrten Seite und den Zerstörern — Vorsicht und Besorgtheit für eigenen freien Rücken: die reinsten Indianergefühle.

„Verdammter Mondschein, es ist viel zu hell", flucht Prien, ehe er zum ersten Angriff aufdreht. v. Varendorff steht schon klar zum Zielen.

„Feuererlaubnis!" sagt Prien deutlich. Nun ist v. Varendorffs Zeit gekommen. Sekunden später fällt sein Befehl. Das Boot schüttelt sich; die Aale laufen.

Wir drehen ab und stoßen mit hoher Fahrt vor, um die günstigste Position für den zweiten Angriff zu erlangen. In

der Zwischenzeit hängen wir, nach allen Seiten sichernd, hinter den Gläsern.

Die Uhr läuft unerbittlich, Sekunde für Sekunde. Keine Detonation. Noch nicht? Wir schauen hinüber zu der Bordwand des 20 000-Tonners, an der nun die Explosionswolke aufflammen müßte. Haben wir den Abstand falsch geschätzt? Sekunde reiht sich an Sekunde. Mit jedem Sprung, den der Stoppuhrzeiger tut, schwinden die Chancen jetzt ebenso schnell, wie sie Sekunden vorher wuchsen. Enttäuscht starren wir hinaus. So eine Gemeinheit. Fehlgeschossen!

Ran zum nächsten Anlauf!

Es gehört Entschlußfreudigkeit dazu, nach dem Mißerfolg, an dem sicher hauptsächlich die durch die Helligkeit der Nacht erzwungene große Schußentfernung schuld ist, wieder anzulaufen und weitere Aale zu opfern. Bald ist es soweit.

Langgezogen, ruhig, immer in der gleichen Tonstufe, klingen Priens Befehle: „Hart Steuerbord! – Neuer Kurs x Grad! – Feuererlaubnis!"

Wieder macht v. Varendorff einen Torpedo los, und von diesem Aal haben wir alle den Eindruck, daß er meisterhaft geschossen ist. Der muß Treffer Mitte werden! Und schon wieder Manöver zum nächsten Anlauf. „Feuererlaubnis!"

Sekunden des Wartens. „Jetzt wandert einer ein", bemerkt Prien.

„Los!" befiehlt v. Varendorff. Auch dieser Aal ist draußen. Hart drehen wir ab.

„Da! Herrgott, verfluchte Pest!" Prien knallt die Faust auf das Brückenschanzkleid. Gleichzeitig sehen wir es alle: Ach, du riesige Schweinerei! Drüben zacken jetzt sämtliche Dampfer hart ab, die Zerstörer drehen auf uns zu. Gesehen haben sie uns anscheinend nicht, aber aus der Bahn des Aales ungefähr unsere Richtung erraten.

Mit Höchstfahrt laufen wir ab ins schützende Dunkel.

In fieberhafter Eile werden unten die Rohre nachgeladen. Man hört das Klirren bis herauf auf die Brücke. Die Männer im Bugraum wühlen, daß ihnen der Schweiß in hellen Bächen über den nackten Oberkörper rinnt. Sie hängen sich mit allem Gewicht hinter die Aale, klatschen Fett auf die blanke Oberfläche, verschmieren es, schieben, — die Verschlüsse klappen, die Rohre sind fertig.

Berge von Proviant, Gerät, Hängematten, Werkzeugen, Gummistiefeln, Besen usw. türmen sich indessen in der Oberfeldwebelmesse.

„Los, vorwärts, Kameraden", feuert v. Varendorff seine Männer an, „sonst kriegen wir ihn nicht mehr, er läuft sowieso schneller als wir."

Das tut er leider wirklich. Nicht nur, daß wir durch das Abzacken in eine ungünstige Position gekommen sind; trotz Höchstfahrt kommen wir ihm nicht mehr näher. Mit zusammengekniffenen Lippen starrt Prien hinterdrein, nimmt eine Peilung, noch eine, gibt dann das Rennen auf. Hier ist nicht viel zu erben. So ist es manchmal: alles Können, aller Schneid, aller Einsatz verpuffen, nur weil der Mond ein wenig zu hell scheint! Pech ...

„Hast du Rose mal gelesen?" fragte mich Prien, als wir wieder unten saßen.

„Ja."

„Der schreibt, man muß auch den Mut zum Mißerfolg aufbringen", fährt Prien fort, „daran mußte ich vorhin denken, als es sich darum handelte, zum zweiten und dritten Male zu schießen. „Schade um die Aale."

Ich nickte.

Rose war einer der erfolgreichsten Ubootskommandanten des Weltkrieges. Mut zum Mißerfolg, — darüber kann man lange nachdenken.

Beim Prüfungstauchen in der Frühe funktioniert etwas nicht. Sei es, daß die Trimmrechnung in einem Punkte nicht

stimmte, sei es, daß sonst etwas nicht in Ordnung war, – das Boot schoß stark vorlastig in die Tiefe und konnte erst spät mit Gewaltmanövern aufgefangen werden. Ich wußte gar nicht, wie tief ich plötzlich war, dachte mir auch nichts dabei, bis Leutnant Stephan meinte: „Der Kommandant ist ja so ruhig, – da stimmt doch was nicht . . ."

Richtig. Priens Stimme war so ruhig und monoton, die Durchführung seiner sehr langsam und deutlich gegebenen Befehle so auffallend schnell; es konnte kein Zweifel darüber sein, daß hier „etwas nicht stimmte".

Später, als alles wieder im Trimm war, zeigte sich bei der Untersuchung und Nachprüfung, daß irgendwo in einer Zelle vorn zweitausend Liter Wasser zu viel gewesen waren. Dadurch war das Boot beim Tauchen auf Tiefe gesaust wie ein Stein und nur mit harten Maßnahmen im letzten Augenblick zu halten gewesen. Immerhin . . .

Stephan kommt aus dem Bugraum: „Die Männer", sagt er, „es ist einfach unglaublich! Eben sagt mir doch einer, der LI hätte wohl die Trimmrechnung durch den Vorhaltrechner gedreht!"

Das ist typisch.

Das Pech am Geleitzug und der Betriebsunfall in der Morgenstunde werden in einen einzigen Satz gekoppelt und zu den Akten getan.

Den ganzen Tag über beschäftigte uns die durchgewanderte Chance, und alle Gespräche beginnen „Wenn wir doch!!" oder „Hätte man nicht!!" Was bleibt, ist das Gefühl in einer Pechsträhne zu sitzen.

„Hoffentlich bin ich nicht der Jonas, der dir das Pech an Bord gebracht hat", sage ich zu Prien. Er lacht mich aus. „Ich werde dir schon noch das Gegenteil beweisen."

Nachmittags eine Meldung: Irgendwo weiter im Süden treibt ein Havarist. Ist das wieder ein „Slowly sinking SSS"? Wir halten zwar nicht viel davon, aber da nichts besseres in

Sicht kommt, laufen wir ruhig einmal in seiner Richtung. Das Herumlungern ohne Erfolg ist wirklich scheußlich.

„Nichts ist entnervender für einen Soldaten, als wenn er fortgesetzt ins Leere stößt", sagte Prien ganz unvermittelt beim Abendessen. „Ich bin ganz geladen mit Energien und werde fast wahnsinnig, wenn ich hier herumgammele und mir vorstelle, was ich anstatt dessen alles tun könnte." Er steht auf, um auf die Brücke zu gehen.

Den ganzen Tag über ist das Wetter ruhig gewesen, keine Notwendigkeit für Regenzeug, aber im Augenblick, in dem jetzt der Kommandant auf die Brücke kommt, steigt ein Brecher herein, ganz unvermutet und unvermittelt. Weder ist ihm einer vorausgegangen, noch folgt ihm in den nächsten Stunden ein weiterer. Prien hat sein Bad weg. Schimpfend und fluchend kommt er zurück und zieht sich um. Im Laufe des Tages kommen Herden von Schweinsfischen und eine kleine Art von Walen – Grindwale – in Sicht. Sie halten sich eine Weile beim Boot auf, wir werden ihnen aber wohl zu langweilig; denn plötzlich laufen sie nach vorne weg.

Mittwoch. Wir stehen auf neuer Position ein Stück weiter südlich. Ganz schön und gut, aber wir glauben deswegen doch nicht, daß der Verkehr hier unten durchgeht. Der Geleitzug, den wir gestern nacht erfolglos angriffen, enthielt nur sehr große und sehr schnelle Schiffe und war nur eine Nacht im Blockadegebiet durch unsere Boote gefährdet. Für einen Konvoi mit normalen, mittelschnellen Schiffen ist das anders. Der läuft nicht so schnell aus unseren Reichweiten heraus.

Prien bleibt bei seiner Ansicht, daß der Hauptverkehr zur Zeit hoch oben im Norden hereinkommt. – Auch den zweiten „Slowly sinking SSS" finden wir nicht.

Am Nachmittag passieren wir bei ruhiger See und hoher Dünung in Regenböen und schneidendem Nordwest ein gro-

ßes Trümmerfeld: Schwimmwesten, die noch nicht sehr vollgesogen scheinen und hoch herausschwimmen, Blechbüchsen, denen noch die Etiketten säuberlich anhaften, der Mast eines Rettungskutters mit anhängendem Zubehör, Tauwerk, Karten, Papier treiben mit der See dahin. Weit verstreut sprechen diese Dinge eine stumme und eindringliche Sprache. Vor kurzem noch, vor ganz wenigen Stunden muß hier ein Schiff geschwommen haben und inzwischen untergegangen sein. Unser „slowly sinking"? Oder steht dieses Trümmerfeld in Verbindung mit zwei entfernten Detonationen, die vor einigen Stunden im Boot gehört wurden? Und wenn das zutrifft, — waren es Torpedos? Fliegerbomben? Von Überlebenden keine Spur. Grau, unberührt, gleichmütig, rollt der Atlantik weiter, vorwärtsgetrieben von den stürmischen Winden des Novembers. Wie klein und unwichtig muß der Mensch der großen, unveränderlichen Natur erscheinen! So wenig ein Land, eine große Landschaft ihren Charakter ändert, wenn Menschen darin Krieg führen, sich gegenseitig totschlagen und in ihr begraben werden, so schnell es die Wunden überwuchert, die ihm menschliche Waffen beigebracht haben, so wenig kümmert sich auch der Ozean um die Menschenschiffe, die sich auf seinem Rücken vernichten. Er rollt und dünt in ewigem Gleichmut, er schluckt sie, in Sekunden ihre Spur auslöschend, und was bleibt, sind ein paar Trümmer, die sich bald zerstreuen, sich auflösen und verschwinden; was bleibt, ist unverändert die graue, rollende See.

Noch ein weiterer „slowly sinking" soll seit Tagen in unserer Gegend treiben. Ist der gesunken? Gesehen haben wir jedenfalls nichts. —

Es herrscht schon wieder Sturm und hohe, grobe See. Wir sprechen kaum noch. Was soll man auch sagen! Alle denken auch ohnehin das gleiche: einen Konvoi! Alles andere ist unwichtig daneben, zu unwichtig, um davon zu sprechen. Das

Fahren durch Trümmerfelder macht auch nicht lustiger. An vielen, vielen, oft weit getrennten Orten trägt der Atlantik die ernsten, in einer wortelosen Schrift geschriebenen Züge des Ubootkrieges: Trümmer, Grubenholz, Ölstreifen, Korkstücke, Brocken von Isoliermasse, einen Riemen, Fässer, ein Floß, wieder ein Faß, Kisten, Ladungsteile, zertrümmerte Boote, Ölkuchen ... aber die großen Seen wissen nichts von alledem. Sie rollen dahin und dorthin, stumm, grau, gefährlich, Sklaven des Sturmes ...

Donnerstag. Über Nacht hat es abgeflaut. Wir tauchen am Morgen zur Überprüfung aller Anlagen, aber heute bleiben wir nicht lange unten: es sind Geräusche im Boot zu hören, die von englischen Zerstörern zu stammen scheinen, ein leises, fernes Singen. Da ist es besser, rechtzeitig aus dem Regen zu treten. Nach vorsichtigem Sehrohrrundblick tauchen wir auf, drehen ab und zeigen die Eisen.

Wunderbar schön wird der Abend. Farben von unvorstellbarer Glut und unwirklicher Klarheit ziehen am Himmel auf, kalte und glühende. Alle Tönungen stehen zart nebeneinander, oft ununterscheidbar, dann wieder in unbeschreiblichen Kontrasten und wechseln von Minute zu Minute. Zuerst sind sie vom Tage beherrscht mit klaren, einfachen Grau- und Blautönen, dann von der untergehenden Sonne mit allen ersinnlichen Abwandlungen von Gelb, Rot und ätherischem Grün, danach endlich von den Violettfarben der Dämmerung. Im Süden stehen die schweren schwarzen Vorhänge einer Regenbö vor ockergelbem Himmel. Vereinzelt fliegen Möven über die metallisch schimmernde Flut, auf der sich, dem Himmel folgend, die Farben des Abends milchig widerspiegeln. Da sind Lachmöven, deren Flügel wippen, als winkten sie uns zu, oder es kommen, schwer dahinstreichend, gefleckte Raubmöven als ungesellige Einzelgänger, sie wiederum abgelöst von den plumpen Fischermannsmöven mit den messerförmigen, starren Flü-,

geln. All das sieht man wohl, und ich erinnere mich, daß es in der Vergangenheit Zeiten gab, wo dies das Wichtige war an der Seefahrt, den großen Geheimnissen der See, den lautlosen und gewaltigen Veränderungen jeder Stunde nahe zu sein, die Gegenwart hoher, harter und unwandelbarer Gesetze zu spüren, auch wenn sie unergründlich bleiben, und dem Meere selbst in jeder Stunde das Dasein abzukämpfen.

Wie unendlich dahingesunken ist das alles! Nicht mehr ist der Kampf mit dem Element das Einzige; seine Kenntnis ist ein Teilbesitz, obzwar ein wichtiger, für den andern, tödlichen Kampf, den wir heute führen gegen Gegnerwitz und Sprengstoffeinwirkung. Nicht mehr ist eine Mondnacht Anlaß zu friedvoll träumerischer Versenkung, sondern nur noch ein Grund, mit einem Fluch auf die Helligkeit der Silberscheibe nach einem Wolkenschatten, einem dunklen Horizont, nach irgendeiner Deckung auszuspähen.

Das immer wieder zaubervolle Spiel des Wolkenzugs, in Sonderheit die schnell wechselnden Gestalten der Haufenwolken in blauen Sonnenhimmeln –, sie sind verflucht und gefürchtet als ubootsfeindlich und den Fliegern des Gegners günstig für überraschende Überfälle.

So verändert sich alles! Es ist nichts Romantisches mehr im Romantischen; alles bezieht völlig neue und durch die dahinterstehende Lebensbedrohung schwerwiegende Werte aus dem Gesetz von Suche, Jagd, Angriff, Einsatz und Entweichen, das in der Verflechtung seiner Teile das Ubootsleben bestimmt. Dieses Leben ist bar jeder Romantik, wenn man darunter verschwommene Gefühlsduseleien versteht, wie es landläufig geschieht. Es ist dafür randvoll von Tatsachen und von Forderungen, die sich aus Tatsachen ergeben. Was den Erfolg bringt, den Angriff stärkt, die Abwehr fördert, das Leben sichert, – das allein genießt Ansehen. Für Humor ist reichlich Platz vorhanden, garkeiner für Unklarheiten, Verschwommenheiten, Träumereien. –

Auch heute wieder kein Dampfer. Achtzehn Tage in See, Stürme, Seegang, ein verpatzter Geleitzug, ein Neutraler. Wir haben wirklich Pech ...

Freitag. Nichts, den ganzen Tag nichts. Die Blechkrankheit greift um sich. Stumm sitzen wir beim Essen. Nur das notwendigste wird gesprochen. Wie immer, wenn das Wetter gerade etwas besser geworden ist, kündigt sich neuer Dreck im fallenden Glase an.

Nachmittags ein Funkspruch: Aufklärer der Luftwaffe haben einen Geleitzug gesichtet. Her mit der Karte! Wir rechnen. Er kann morgen abend unseren Kurs kreuzen; also versuchen. Ran!

„Ein Geburtstagsgeschenk für Herrn Oberleutnant", sagt Gustav zum LI. „Nun wird's am Ende doch noch was."

Bothmann lacht. „Das will ich hoffen."

„Ich glaube nicht, daß wir von diesem Geleitzug etwas zu sehen bekommen", sagt Prien dagegen, „aber immerhin, versuchen werden wir's." –

Sonnabend. Die ganze Nacht über haben wir den Geleitzug gesucht. Plötzlich gegen 3 Uhr 45 der alarmierende Befehl: Auf Gefechtsstationen. Aus allen Kojen rappelt sich's hoch; es ist ein Leben wie im Bienenkorb. Dabei sitzt allen der Schlaf noch in den Augen. Ungekämmt, schlaftrunken stürzen sie auf ihre Stationen. Ich mache, ohne viel Hoffnungen auf Fotochancen, nur um auch etwas zu tun, meine Kameras klar. In der Zentrale Gustavs strahlendes Gesicht: „Sehen Sie, Herr Leutnant, das wird heute noch was!"

„Hoffentlich!"

Stiefel angezogen. Herrje, immer der gleiche Kampf! Sie sind alt; Salz hat sich innen im Gewebe angesetzt und zieht die Feuchtigkeit an. Nach fünf Minuten hat man kalte Füße. Wenn man sie anzieht, ist es jedesmal, als ginge man in den Keller. Ich habe Zeit und gönne mir Ruhe beim Klarmachen.

Die Spannung vor dem Gefecht liegt im Boot, an nichts sichtbar, aber doch deutlich zu fühlen. Nach wie vor schwingen die Vorhänge, die Handtücher, die Schlüsselbunde an den Spinden, das Lederzeug und die Hängelampen im Rhythmus des Bootes hin und her. Der Backschafter klappert, mitten in der Nacht, mit irgendwelchem Geschirr. Aus der Zentrale klingen gedämpfte Stimmen.

Ich passiere die Kommandantennische. Sie ist leer. Die Koje zeigt noch die Spuren der Schnelligkeit, mit der sie verlassen wurde.

Durchs Rundschott in die Zentrale.

Eben kommt Stephan abwärts; er ist naß wie eine Katze. Das elektrische Licht zaubert vielfältige gelbe Reflexe aus seinem Gummizeug. Er nimmt den Regenhut ab. Glänzend stehen Tropfen auf seinem rotgebeizten Gesicht. „Bald sind wir dran", sagt er ruhig, „die schießen schon mit Leuchtgranaten." Er wischt sein Glas trocken.

Im Hintergrund neben den Tiefensteuerern sitzt Bothmann vor dem Peilerrohr. Sein scharfgeschnittenes Gesicht ist blaß. Unter der in den Nacken geschobenen, ölfleckigen Mütze tritt ein Busch schwarzen Haares hervor und erhöht die Blässe der Haut. Er hat die Augen geschlossen; er schläft. Nun kommt ein Funker mit einem Telegrammformular. „Heute nacht knallt es noch, Herr Leutnant", sagt er lachend.

Bothmann blickt auf: „Was gibts denn?" – und liest den Funkspruch.

„A propos LI", sagt plötzlich Stephan, „herzlichen Glückwunsch! Sie haben doch Geburtstag." Der Leitende strahlt; er ist plötzlich umgeben von einem ganzen Haufen lachender, erregter Männer, die ihm die Hand drücken wollen. Ja, heute ist sein Geburtstag, und außerdem hat er heute vor einem Jahr geheiratet. Also viel Glück und Gesundheit!

Ich schaue durch den Turm hinauf und rufe: „An Brücke! Chance für Propaganda?"

„Soll heraufkommen zum Kieken", ruft Prien zurück.

Durch den engen Einstieg geht es nach oben. „Morgen, Scholz."

„Morgen, Herr Leutnant." Das ist der Rudergänger, frisch und hell, neunzehnjährig und schon Träger des EK. I.

Oben bietet sich ein beispielloses Bild. Die See läuft hoch, lang und schwer, unheimlich grau und zackenmähnig von achtern auf, wir mit großer Fahrt den gleichen Kurs. Es ist wahrhaft ein rasendes Reiten auf schäumenden weißen Rossen. Das Boot scheint wie ein Dolch, der mit der Klinge voran dahinschäumt. Über ihm schwebt der Turm, eine winzige Plattform voll gummigekleideter grauer Gestalten, die durch ihre Nachtgläser starren und keinen Blick und keinen Gedanken freihaben für die wilde Schönheit ihres Dahinbrausens. Unmittelbar neben ihren Füßen wirbelt, kocht, gischtet und schäumt der Atlantik um den Turm. Die hohen Seen fassen das Boot am Heck. Einen Augenblick lang scheint der Bug unsicher zu tasten, dann schiebt er an, taucht ein, — allmählich duckt sich der Wellenrücken unter das ganze Boot, und nun, eine Sekunde ehe der Kamm zu beiden Seiten des Bootes steht, jagt die See mit dem Stahlfisch los wie ein Gaul, der zu plötzlich die Sporen bekommen hat. Immer mehr hebt sich der Bug, bis plötzlich das Boot, als könne es nicht mehr mit, von dem Rücken der See herabgleitet. Zornig bricht sie mit donnerndem Tosen über dem Vorschiff zusammen, rast um den Turm, hämmert an den Druckkörper, kocht, braust, rollt um Geschütz und Aufbauten und wandert plötzlich steil nach vorne ab. Schon rollt die nächste an.

Zuweilen tritt am Himmel ein Feuer auf, breitet sich strahlend aus und sinkt sachte abwärts: Der Gegner schießt Leuchtgranaten.

„Prima", sagt Prien und blickt kurz nach oben, „wenn bloß der verdammte Mond nicht wäre."

Jeder knurrt einen stillen Fluch: ja, dieser Saumond, der vermasselt uns noch die ganze Tour. In der Zentrale fährt plötzlich Bothmann aus seinem Halbschlaf auf und lauscht. Rums – Rums. Zwei leichte Erschütterungen gehen durch das Boot: Ganz weit entfernt zwei Detonationen!

Ehe Bothmann noch etwas veranlassen kann, meldet schon Gustav nach oben: „An Kommandant! Zwei entfernte Detonationen sind im Boot gehört worden."

„An Zentrale! Gut so", gibt Prien zurück.

Links von der breiten silbernen Mondstraße blitzt auf einmal ein Lichtschein wie von einem Handscheinwerfer. Das LG-Schießen hat aufgehört. Wir drehen auf das Licht zu. Es gehört zu einem Wachfahrzeug, Kanonenboot oder Zerstörer, das wir als dunklen Schatten sekundenlang deutlich erkennen können, wenn es über den Kamm einer See reitet.

Während wir abdrehen, um ungesehen zu bleiben, entdeckt Prien plötzlich zwei weitere Schatten: „Pfui Teufel, Zerstörer. Hart Backbord!"

Hier ist etwas nicht richtig, aber wenn die glauben, uns mit ihren Leuchtgranaten vom Geleitzug ablocken zu können, irren sie sich gewaltig. Alte Leute wissen schon ...

Das Boot macht sich ungesehen aus dem Staube.

Wieder erhebt sich die Frage: wo stehen wir? Und vor allen Dingen: wie stehen wir zum Geleitzug? Wir stoßen weiter nach in der Richtung, in der andere Boote drangewesen sind. In großem Bogen schwenkt das Boot und stößt, den Mond im Rücken, nach Backbord voraus, dann, den Mond von links, den alten Kurs zurück. Als das nichts bringt, den Mond voraus nach Steuerbord. Nichts.

Immer mehr hellt sich der Himmel im Osten auf, immer geringer werden die Angriffschancen. Blaß, kaum noch wahrnehmbar, stehen die letzten Sterne in der Höhe. Der Dunst zerteilt sich, es wird klarer. Nichts vom Gegner zu sehen.

Endlich gibt Prien die erfolglose Suche auf. Da – wie zum Hohn – setzt voraus das LG-Schießen wieder ein. Nein, camereros, ihr verlockt uns nicht!

Wir tauchen nach einiger Zeit. Einwandfrei funktioniert alles. Bothmann steuert auf befohlene Tiefe ein, und wir setzen uns zu einem geruhigen Frühstück, um danach den versäumten Schlaf nachzuholen. Meine Koje ist im Unteroffiziersraum. Ich schwinge mich ein, ziehe die Vorhänge dicht und lege mich zurecht. Augen zu, Horchfahrt Matratze.

Wie lange liege ich? Habe ich schon geschlafen? Ich glaube nein. Plötzlich beginnt das Knallen, hart, trocken, widerwärtig: Zuerst ein kurzer Hieb, ein helles, scharfes Krachen, als wenn unmittelbar neben mir die Detonation wäre. Dann der schwere, volltönige Schlag, danach der dunkle, weithallende Gong: Rack – Bang – Boum ... Pfui Teufel, wie das am Boot reißt und dröhnend durch die Tiefe wandert! –

Da, noch einmal ...

Schräg gegenüber liegt Maat Meier, der Geschützführer, ein schwerer, ruhiger Mann. Wir sehen uns einen Augenblick an. Keiner sagt etwas. Dann eine Stimme, deren Besitzer ich nicht sehe: „Scheiße, – Wasserbomben."

„Aber nicht für uns", antwortet es aus einer anderen Ecke.

„Das waren überhaupt Aale", nörgelt ein dritter, „da ist einer dran, der es besser kann als wir."

„Kann sein", sagt Maat Meier, „daß es Aale sind." Er stützt sich auf und wartet, das Kinn in den Händen, die blauen Augen geradeaus blickend.

„Ach was", begehrt es wieder auf, „das sind Wasserbomben, die neuen französischen."

„Französisch ist gut." Meier lacht, „da können sie nicht viele von haben, wo Frankreich seit drei Monaten kaputt ist."

„Ist ja auch egal – jedenfalls schwere Koffer", fällt einer ein.

„Wagenkoffer."

„Schrankkoffer."

„Kabinenkoffer", stellt Meier ruhig fest, ohne sich zu bewegen.

„Ja, früher", witzelt nun eine unverkennbar rheinische Stimme, „da hatten se bloß Hebammenköfferkes . . ."

Rack, rack, boung, boum, dsing, rack, boum, bum . . .

„Na", sagt Meier, völlig ruhig, „was habe ich gesagt? — Kabinenkoffer."

Schweigen.

„Wie weit liegen die ab?"

„Fünftausend Meter, schätze ich, sechstausend, vielleicht mehr."

Es ist völlig still im Boot. Zuweilen wird der leise Anschlag der Tiefenrudergestänge hörbar, zuweilen das Summen der Trimmpumpen, einmal das harte, kalte, an den Nerven zehrende Zischen der Preßluft, die auf die Tanks gegeben wird.

„Äußerste Ruhe", hat Prien befohlen; im Flüsterton werden die Befehle weitergegeben und bestätigt. Endlich heißt es: „Auf Sehrohrtiefe gehen", dann nach langem, sorgfältigen Rundblick: „Auftauchen". Die Brückenwache zieht auf.

„Na", meint Prien beim Mittagessen, „wie hat es dir gefallen?"

„Mäßig", gebe ich zu, „aber ich glaube, die waren nicht für uns."

„Waren sie auch nicht. Ich habe auch keinen Appetit drauf. Ich habe sie einmal in schweren Mengen für Vati Schultze bekommen. Das langt mir. Übrigens er später auch mal für mich. — Aber ich muß gestehen, diese von heute mochte ich garnicht so gern. So unerwartet, und dann dieser harte Klang von den ersten. Pfui Teufel, nein, ekelhaft."

Während wir uns mühten, unsere Brotsuppe ohne Zwischenfälle zu essen — es wehte einmal wieder wie toll, und

das Boot tanzte Sidestep – erzählten Prien, v. Varendorff und Bothmann eine ganze Reihe von Wasserbombengeschichten als Zubrot. Mehr als vierhundert Stück hatte das Boot auf einer einzigen Unternehmung bekommen.

„Mir sind lange keine so auf den Magen geschlagen, wie diese heute", sagt Prien noch einmal. „Ich hab's einmal erlebt, daß es genau so klang, und plötzlich war ich vierzig Meter tiefer als ich wollte. Sämtliche Meßgläser zum Teufel undsoweiter."

Sander und Stephan hören aufmerksam zu. Für sie ist dies die erste Erfahrung dieser Art.

„Ich hatte garnicht das Gefühl, daß etwas dabei war", sagt Sander. Dann steht er auf und macht sich fertig, die Wache zu übernehmen.

Zäh hält sich das Gespräch bei den Wasserbomben. „Das war Ihr Geburtstagsgeschenk, Bothmann", sage ich, „Geburtstagssalut."

„Danke." Er ist nicht sehr für derartige Grüße. „Wenn da einer behauptet, daß er keine Angst vor Wabos hätte, dann hat er entweder noch nie welche bekommen oder er schwindelt", sagte er. „Wenn man erst so viele aufs Haupt gekriegt hat wie wir, mag man sie nicht mehr. Mit dem Alarmtauchen ist es ebenso. Anfangs fand ich es chic, wenn beim Alarm alles so blitzschnell funktionierte und hatte ordentlich Spaß daran. Jetzt interessiert mich nur noch, ob wir rechtzeitig unten sind, ehe es knallt."

Schweigend sitzen wir, jeder mit Gedanken beschäftigt, die weit zurückgehen. Eine Unruhe entsteht in der Zentrale. „Was ist da los?" schreit Prien. Aus dem Turm heraus hört man etwas, das wie „. . . örer" klingt. „Zerstörer?"

Prien springt auf. Ehe Antwort kommt, schrillt der Alarm durch das Boot, rennt Bothmann gegen mich, um mich herum, klingt es „Fluten" und schreit Prien, mit einem Satz zur Zentrale springend nochmals: „Zerstörer?"

Nun kommt die Meldung deutlich durch: „Zerstörer zwo Dez an Backbord. Alle Mann voraus!"

Mit ein paar langen Sätzen geht es durch Feldwebelmesse und Schott in den Bugraum! Hinter den Verschlüssen der Torpedorohre versammelt sich eine kleine Schar von Männern. Ihr Körpergewicht muß mithelfen, das Boot vorlastig zu machen. Schon kippt es an und sinkt!

„Auf Tauchstationen!"

Wir kehren auf unsere Ausgangsstellungen zurück. Ich setze mich in die Messe. Zweitausend Meter entfernt ist der Zerstörer gerade während des Wachwechsels aus einer Regenbö herausgestoßen; soviel hat sich inzwischen herausgestellt. Zweitausend Meter. Ich lege die Ellenbogen auf die Back und warte. Nun müssen sie ja gleich – sofort! – kommen, diesmal für niemand anderen als uns bestimmt und höchst wahrscheinlich sehr präzise geworfen. Nur sich nichts anmerken lassen!

Neben mir sitzt Stephan und schlägt eine Witzesammlung auf. Er hat noch gar nicht begriffen, was anliegt. Sein offenes Jungengesicht ist voller Freude an dem Abenteuer. Einundzwanzig Jahre ist er alt; er liest und amüsiert sich herrlich.

Ich beobachte ihn und warte. Zweitausend Meter ist nichts. In wenigen Sekunden müssen die Wabos kommen.

Ich denke, was ich schon oft gedacht habe: wie das sein wird. Ein großer Krach? Ein wildes Bersten? Ein Anknacken des Bootes? Dunkelheit, eilig gegebene Katastrophenmeldungen, rasches Absacken, schnell steigendes Wasser? Unmögliche Lastigkeiten und durcheinanderfallende Männer? Der kleine, so vertraut gewordene Raum voll Wasser – Man selbst – –? – Und immer noch keine Wasserbomben. Nun schmeiß schon, du Schwein! Lange Sekunden ziehen sich zähe dahin. Immer noch nichts. Man hält die Luft an. Ist es zu fassen? Hat er uns etwa nicht gesehen? Unmöglich.

Ich blicke um die Ecke. Dort sitzt Prien und lauscht. Sein

Gesicht ist angespannt. Vorsichtig und feinfühlig bedienen die Hände das Gerät. Abzulesen ist nichts von diesem Gesicht, weder Hoffnung, noch ihr Gegenteil; es ist ganz undurchdringlich. Ich setze mich wieder in meine Ecke und hole tief Luft. Die Minuten verrinnen.

Von der Zentrale aus dirigiert Bothmann die Besatzung mit Zeichen und leisen Zurufen: „Bugraum achteraus!"

Schon kommen sie durch die Messe getappt. Jeder Schritt erscheint den angespannten Nerven zu laut, viel zu laut auch das Scheuern und Rascheln ihrer Lederkleidung. So seid doch leise, zum Teufel noch eins! Krachend schmeißt der Backschafter in der Oberfeldwebelmesse den Silberkasten zu Boden. „Verfluchter Idiot!" zischt Prien, „nun lassen Sie schon liegen den Mist! Setzen Sie sich auf Ihren A . . ., Sie, Sie . . ."

All das spielt sich schneller ab, als es sich schreiben läßt.

„Wie lange seit dem Tauchen?"

„Fünf Minuten", meldet Bothmann aus der Zentrale.

Es ist nun so still im Boot, daß ich die Geräusche aus dem Wasser mit dem bloßen Ohr auffange, ein gläsernes Klimpern, Klirren, Klicken, eine ganze Folge von hellen, dicken Geräuchen. Dann ein Ticken und wieder das Klirren und Wispern.

Mir gegenüber an der Wand hängt die gerahmte Fotografie eines Kaiserlichen Seeoffiziers. Er hat ein frisches, offenes, kühnes Gesicht, großzügig und klar geschnitten: Kapitänleutnant Bernd Wegener, ein Ubootskommandant des Großen Krieges, dessen Boot der berüchtigten Ubootsfalle „Baralong" zum Opfer fiel. Neutrale Zuschauer haben später geschildert, wie die Ubootsmänner von den Engländern im Wasser erschossen und mit Kohlestücken zu Tode geworfen wurden.

Rechts davon hängt ein zweiter Rahmen, eine Erinnerungstafel für das Boot der Kaiserlichen Marine, das unsere

Nummer trug: es wurde 1917 von einem englischen Kriegsschiff gerammt und sank mit seiner Besatzung.

Noch immer keine Wasserbomben. Prien läßt die Tiefe wechseln, dann den Kurs. Es ist ein eigentümliches Gefühl, so zu sitzen, nichts zu tun zu haben und nur zu warten, ohne Waffe, ohne Gerät. Nichts zu tun — — nur sich zusammennehmen und gleichgültig aussehen ...

Ich denke plötzlich, daß es angenehmer wäre, wenn die da oben mit ihren Wasserbomben anfingen. Dann wüßte man wenigtens, woran man ist. Nichts. Warten. Wieder ein Blick um die Ecke auf Prien. Der sitzt immer noch und lauscht, bewegungslos, angespannt.

Stephan stößt mich an und schiebt mir sein Buch herüber. „Lesen Sie bloß mal! So was Albernes."

In diesem Augenblick sagt Prien zum Funkmaaten: „Hören Sie noch was?"

„Nein."

„Gottseidank, den sind wir los."

Ich ging leise nach hinten in die Zentrale. „Noch was zu hören?" fragte Gustav flüsternd. Ich schüttelte den Kopf.

„Das ist noch mal klargegangen, weil Sie Geburtstag haben", sagte ich leise zu Bothmann.

„Ich?" fragte er dagegen, „danke, Sie ebensosehr, mein Lieber."

Beim Kaffee sprechen wir den ganzen Fall durch. Sander, Stephan und der neue Teil der Besatzung begreifen jetzt erst, wie sehr wir mit dem blauen Auge davongekommen sind. Der Zerstörer war tatsächlich auf knapp zweitausend Meter aus der Regenbö herausgestoßen. Zu unserem Glück standen wir wohl noch ein wenig im Dunst und blieben deshalb unbemerkt.

„Unglaublicher Dusel", sagte v. Varendorff. „Ich habe keinen Penny mehr für uns gegeben." —

Sonntag. Mit einem scharfen Knacken räuspert sich der Lautsprecher. „Es ist heute Sonntag, der 24. 11. 1940. Sie hören die Nachrichten des Drahtlosen Dienstes."

Es ist also wirklich der 24. November und hier sind wir, gesund und leidlich ausgeschlafen, und in der Welt geht alles seinen gewohnten Gang. Aus der Kombüse verbreitet sich würziger Kaffeeduft durch das ganze Boot.

Aufstehen! Das Kojengitter hakt wieder einmal an der Hose des Unteroffiziers, der unter mir schläft. Verdammte Zucht, jeden Morgen der gleiche Ärger.

Mal erst die Augen richtig auswaschen, die sind noch ganz zugeklebt von einer Bindehautentzündung. — O lala, es ist Sonntag, da waschen wir uns gründlicher. Der Donnerstuhl ist zwar eigentlich zu klein, um als Badezimmer zu dienen, aber wie gut tut schon ein nasser Lappen an einer Haut, die die ganze Woche nicht aus der Wäsche gekommen ist. Unter lebhaften akrobatischen Verrenkungen entledige ich mich in dem engen Gelaß meiner Kleidung und reibe mich mit dem feuchten Lappen von oben bis unten ab. Was der nicht schafft, tut ein zweiter, der mit Eau de Cologne getränkt ist. Ah, das tut gut! Die eigentliche Marke des Ubootfahrers ist ja „Colibri", aber „Farina" tut es auch.

Dann das Frühstück! Und 8 Uhr 20 Einschalten auf die „Missa Solemnis", die feierliche Messe Ludwig van Beethovens. Es ist ein Sonntag wie lange keiner: das Gefühl, hier weit draußen im Atlantik zu fahren, und noch einmal mit dem blauen Auge davongekommen zu sein, dazu die übersinnliche Klarheit der großen, feierlichen Musik, unbeschreiblich. Nur die Nachricht, daß ein anderer den Geleitzug fand, den wir vergeblich suchten, und sieben Dampfer herausschoß, gibt uns einen bitteren Stich. Ein drittes Boot hat sechs Dampfer versenkt. Also wieder dreizehn in einer Nacht! Wenn nur endlich wir selber dran wären! Mehr als die Hälfte unseres Brennstoffs haben wir schon verfahren. —

Dienstag. Weder am Sonntag, noch in der Nacht, noch den Montagmorgen etwas gesichtet. Das Wetter verschlechterte sich von Wache zu Wache. Jeder beschimpfte den Vorgänger, ein solches Sauwetter zu übergeben. Die Sicht nimmt ab. In der Morgendämmerung sehen wir kaum noch eine Meile weit.

Der Kommandant beschloß, länger zu tauchen, kam aber doch gegen 11 Uhr schon wieder nach oben, um nach dem Wetter zu sehen. Es war noch schlechter geworden. Es stürmte wie nur je im November. Dichte Regenböen, untermischt mit Streifen Hagels peitschten über tückisch geduckte Wellenkämme dahin, die sich gleich darauf züngelnd und zackig wieder emporreckten.

Prien entschloß sich, ein Stück weit wegzulaufen und dann wieder zu tauchen, um bessere Sicht abzuwarten.

Gegen 13 Uhr, kurz nach dem Tauchen: — — Woum! Eine Wasserbombe. Für uns? Angestrengt horchen wir. Nirgends ein Schraubengeräusch zu hören. „Auf Uhrzeit achten!" befiehlt Prien.

„Ich möchte bloß wissen, was die sich bei dem Wetter von Wasserbomben versprechen?" sagt Bothmann zu Gustav.

„Der schmeißt doch bloß auf Verdacht, Herr Oberleutnant." Gustav schiebt die Unterlippe vor und lauscht dem Gang der Hauptlenzpumpe, die ihm nicht gefällt. „Wird Zeit, daß wir in die Werft kommen, Herr Oberleutnant!"

„Höchste Zeit, Gustav."

Nach dreißig Minuten fällt die zweite Bombe. Aha. Alte Leute wissen schon. Der schmeißt nach Plan.

„Doch sind wir fünfzehn Meilen
entfernt von jenem Ort, —
noch immer hör ich's rumsen,
als wären wir noch dort ..."

singt ein Maat im Unteroffiziersraum.

Nichtsdestoweniger leben wir für einige Stunden „das Ohr am Boden", ob der Knall sich nähert oder entfernt.

Allmählich wird die Luft schlechter. Der Druck im Boot nimmt mit der wachsenden Tiefe und den Umpumpmanövern zu. Immer wieder fällt von Zeit zu Zeit eine Bombe, einmal plötzlich um vieles lauter, dann wieder sehr entfernt. Endlich machen die Engländer Feierabend. Wir tauchen auf.

„Anschnallgurte für Brückenwache!" ist das erste, was Prien befiehlt, „zwölf Windstärken." –

Naß wie eine Katze nach dem Gewitterguß kommt er wieder herunter: „Sander, es tut mir leid, das Wetter ist schlimm. Steile, hohe See, Wind, Regen, Hagel, pechschwarze Nacht. Lassen Sie die Wache sich gut anbinden und halten Sie das Turmluk immer klar zum Schließen."

„Jawohl, Herr Kaleu." –

In der Messe haben wir einen neuen Aufklarer. Mit unserem alten ging es einfach nicht mehr. Er ist jetzt Backschafter im Bugraum bei seinen Kameraden und hat außerdem Reinschiffstation in Bugraum, Oberfeldwebelmesse, Offiziersmesse und Unteroffizierraum. Damit ist er ausreichend beschäftigt. –

Dienstag früh. Es will überhaupt nicht hell werden. Schon beim Prüfungstauchen hören wir ganz einwandfrei die erste Wasserbombe. Verdammter Mist, das fehlt uns gerade. Ganz leise können wir die Zerstörerschrauben hören. Die zweite Wasserbombe liegt näher bei uns. „Hier gehe ich weg", sagt Prien. „Ich habe keine Lust, mir den ganzen Tag diese Knallerei anzuhören."

Als wir wieder hochkommen, haben Wind und See ein wenig nachgelassen, aber es regnet, die Sicht ist begrenzt und stark wechselnd. Der Atlantik wälzt schwere „Phlegmatiker" über das Boot und zuweilen auch über den Turm.

Wir laufen eine Zeitlang ziemlich viel Fahrt, um einen gehörigen Abstand zwischen uns und die Zerstörer zu bringen. Dann touren die Maschinen wieder langsamer.

Prien explodiert plötzlich: „Ist es nicht zum Wahnsinnigwerden? Sturm, Nebel, Regen; keine Sicht, kein Dampfer; Nässe, Kälte, Sturm, Nebel, Regen. Und das Barometer stur Unterkante Papier. Fällt nicht, weil es nicht tiefer geht, steigt nicht. – Herrgott, verdammt, wer dem Petrus mal an den Kragen könnte!"

Kommentar überflüssig. Er, der die Verantwortung trägt, leidet natürlich am meisten unter der langen Pechsträhne.

Mittags Makkaroni mit Backobst. „Drei Schläge für mich", sagt Gustav händereibend.

Kurz nach Tisch fällt ein Kühlwasserrohr am Backbord-diesel aus. Bothmann beschaut sich die Schadenstelle, die kaum zu erreichen ist und runzelt bedenklich die Stirn. Die Hauptlenzpumpe ist auch schwer asthmatisch, sodaß jetzt ständig die Hilfslenzpumpe laufen muß, um die andere für dringende Tauchfälle aufzusparen. Hermann, unser neuer Backschafter, deckt den Kaffeetisch.

Gerade wollen wir uns setzen, da kommt von oben: „Brücke an Kommandant! Fahrzeug zwo Dez an Backbord."

Mit einem Satz ist Prien um die Ecke verschwunden. Kurz darauf Fahrterhöhung. „Glas von Kommandant auf die Brücke!"

Aus ihren Kojen kommen die Offiziere, die Freiwache haben, und machen sich brückenfertig. Ich hole die Leica aus dem Spind.

„Geben Sie sich keine Mühe", sagt v. Varendorff, „für Sie ist keine Chance zum Fotografieren. Da heißt es nur noch festhalten, daß Sie nicht außenbords gewaschen werden. Wirklich – es geht heute nicht!"

Er geht hinauf. Ich ziehe die Gummistiefel an. Es wäre das erstemal, daß ich wegen Wetter nicht fotografieren

könnte. Die Zeit vergeht. Immer wieder schlagen prasselnde Wasserstürze durch den Turm in die Zentrale herab.

Man ißt einen Keks, noch einen, noch einen. Keine Meldungen von oben. Sander löst Stephan ab. Für Minuten erscheint v. Varendorff, und wir studieren eilig die Bilderbücher. Einige französische Dampfer mit Flüchtlingen aus England, die ins unbesetzte Gebiet zurückkehren wollen, sind unterwegs, und wir haben Befehl, sie zu schonen. Ihre Silhouetten stimmen mit der unseres Dampfers nicht überein.

Auf ihn!

Wenn nur die Sicht nicht so wechselte! Immer wieder verlieren wir den Dampfer in jagenden Böen aus dem Auge. Ganz plötzlich erscheint er so nahe, daß wir mit Alarm tauchen müssen. Die Torpedorohre werden klargemacht. Nun muß gleich der Angriff erfolgen.

Tadellos hält Bothmann trotz des schweren Seeganges das Boot auf Sehrohrtiefe. Hin und wieder gibt er „Räume voraus!" – „Halt!" – „Auf Tauchstationen!"

Leise, ganz entfernt, hören wir die Stimme des Kommandanten, der Schießwerte angibt. Die Mündungsklappe von Rohr I wird geöffnet. Wieder vergeht einige Zeit. Man denkt inzwischen fiebernd nach draußen.

Nichts zu hören? Nichts zu hören. Spannung, Spannung. Wie soll man das beschreiben! Gedanken an den Erfolg, an den möglichen Mißerfolg schwimmen durch den Kopf. Plötzlich: „Rohr I – Mündungsklappe schließen!"

Nichtverstehen und tiefe Enttäuschung malt sich auf all den verwilderten, bärtigen Gesichtern. Auftauchen! Dann erscheint der Kommandant.

„Tja, – als ich ihn nach der Bö wiederbekam, in die er hineinlief, war er weit durchgewandert. Himmel, verfluchter Mist!"

„Hinterher?"

„Hat keinen Zweck. Es dämmert bald. Überwasserschuß

auf den leeren Dampfer wird bei dem blöden Seegang allzu leicht ein Fehlschuß. Unter Wasser seh' ich im Dunkeln nichts, und obendrein verlieren wir ihn höchstwahrscheinlich beim Manöver endgültig."

Er steigt wieder hinauf, ich hinterdrein. Eine Weile noch sehen wir den Dampfer. Dann nickt er: „Es bleibt dabei, wir geben auf. Es tut mir schrecklich leid für dich, aber was soll man machen? Ist es nicht zum Kotzen? Drei Wochen dies Wetter! Nässe, Nässe . . ."

„Jaja", sage ich, „über das Thema habe ich schon 'ne Menge geschrieben."

„Petrus ist eben doch Engländer."

„Und Jude", wirft Stephan ein.

„Nee", sagt Prien und lacht, „das war doch Paulus, oder war das der Grieche?"

„Paulus", stellt Stephan fest, „war der, der erst dagegen war und dann dafür und nachher die Briefe schrieb." –

Mittwoch. Noch am Abend quält der Kommandant sich mit Überlegungen, ob er den Dampfer hätte laufen lassen sollen oder nicht. Alle Offiziere sind einstimmig der Ansicht, daß hier nichts mehr zu holen war. Aber er, der Kommandant, muß allein jede Maßnahme verantworten; da liegt der Unterschied.

Die Nacht vergeht, der neue Morgen steigt langsam im Osten empor, da heißt es: „Dampfer an Backbord."

Es ist noch sehr dunkel, stürmisch, und zeitweilig prasseln Hagelböen über den Turm dahin. Wie die Ausgucks überhaupt den Dampfer haben sichten können, bleibt rätselhaft.

Offiziere auf die Brücke. Auf Gefechtsstationen! Fahrterhöhung! Sofort steigt der grüne Atlantik durch den Turm herein, und Bothmann hat Mühe, die eindringenden Wassermassen zu lenzen, die in der Zentrale bis über die Flurplatten stehen und glucksend hin- und herschwappen.

Immer wieder holt das Boot schwer über. Die Maschinen-

manöver folgen sehr rasch aufeinander, ein jedes wiederholt von der hellen Stimme unseres Scholz. Rohre werden bewässert, Mündungsklappen aufgedreht.

In der Zentrale sitzt „Hauptmann" Köhl klar zum Aufschreiben, um jede Kurs- und Fahrtänderung sofort zu vermerken. „Rschschsch!" Wieder fegt ein Brecher von oben herein und dann: „Rohr II fertig . . .!"

Ich bin noch in der Zentrale geblieben, um die Kamera trockenzuhalten, solange es geht. Unerwartet wird oben Rückwärtsfahrt befohlen. Das Boot schüttelt sich wild unter der harten Gegenwirkung der Schrauben.

„Der Alte kann einmal wieder nicht nahe genug herankommen", meint Gustav, und dann kommt: „Los!" Eine Erschütterung, hinaus ist der Aal.

„An Kommandant! Torpedo läuft", meldet der Bugraum. Die Stoppuhren sind angesprungen. Nun steht die Spannung wie Gewitterluft im Boot. Mir schlägt das Herz im Halse, es ist als hätte man Blutgeschmack auf der Zunge, die doch in Wirklichkeit ganz trocken im Munde liegt.

„Wie lange soll der laufen?" frage ich heiser.

„Vierzig Sekunden etwa", flüstert Köhl.

Dazwischen Fahrtmanöver, Ruderlagebefehle, das Schüttern des Bootes unter den Dieseln und die Stimme des Obersteuermanns: „Eine Minute."

Was? denke ich, kein Treffer?

„Scheiße", murmeln gleichzeitig Bothmann und Gustav.

„Neuer Kurs . . ." schallt es von oben.

„Aha, der ‚Alte' fährt einen neuen Angriff." Der Obersteuermann nickt befriedigt.

Das Spiel wiederholt sich. Wir schätzen die Fahrt des Gegners um etwas weniger als beim ersten Schuß. Wieder kommen Maschinen- und Ruderbefehle, exakt wie auf der Ubootschule, und dann:

„Rohr IV fertig . . . los!" Und wieder vorbei.

Stephan erscheint, triefend, niedergeschlagen, soweit seine Jugend dazu überhaupt imstande ist: „Scheint mir nicht da oben", sagt er und schüttelt sich. „Wollen Sie nicht rauf? Kommandant sagt, jetzt ist oben Platz."

Hinauf. Guter Gott, ist das ein Zustand! Pechschwarze Nacht! Nur am Osthimmel eine ganz fahle, erste Helligkeit. Wir brausen inmitten einer Hagelbö durch unbeschreibliche Dunkelheit. Die See, völlig schwarz, zeichnet in Dreivierteln der Kimm einen scharfen Trennungsstrich, das letzte Viertel verschwindet Schwarz in Schwarz.

Eisig peitscht die Bö über das Boot hin. Die Hagelkörner und Regentropfen zischen waagerecht durch die Luft daher. Trotz eng eingekniffener Augenspalten kann man kaum in Fahrtrichtung sehen, und es ist mir unbegreiflich, wie man jetzt ein Schiff ausmachen kann. Ich vermag gerade noch die Umrisse der Brückenwache zu unterscheiden, schwarze Klumpen, die die Gläser vor die Augen pressen und suchen, dann hastig putzen, trocknen und schon wieder suchen.

Pschschsch, haarscharf fegt die Gischtgarbe über den Brückenrand, peitscht die Gesichter und netzt eben getrocknete Okulare.

Prien speit Gift und Galle. Er schimpft für alle mit. Er brennt innerlich vor Wut und empfindet diese Gischtgarben wie persönliche Feindseligkeiten der See, wie eine Unbill, die sich ganz bewußt gegen ihn richtet. So steht er schimpfend und fluchend und Seewasser spuckend, er, der Herz und Hirn seines Bootes ist, auf der Brücke und rechnet, schnuppert und spekuliert. Er kann all das auf einmal, und von jedem Mann erwartet er, daß er seinen Dienst genau so besessen ausfüllt.

„Wo ist der Dampfer?"

„Ja, dor frog man", brummt einer.

„Da!" v. Varendorff hat ihn im Glas. Er hat Nachtaugen wie eine Eule. Nun sehe auch ich den schwarzen Klotz, der

sich aus der Bö schiebt wie ein Keiler aus der Dickung. Wenige hundert Meter vor ihm kreuzen wir seinen Kurs. Dann ein kurzes Schrillen des Maschinentelegrafen, die Diesel stoppen, das Schüttern des Bootes hört auf. Wir liegen bereit und warten. Das Opfer schiebt sich näher, langsam, ahnungslos, ein unförmiger Klumpen.

Ein Blick zum Himmel. Da sind die Wolken aufgerissen und vertraute Sternbilder strahlen herab. Breit und prächtig funkelt die Milchstraße, unendliche Welten, die nach ewigen Gesetzen dahinwandern. Jetzt ist keine Zeit für solche Gedanken. Das Auge hängt schon wieder an dem Opfer, das näherkommt, auf das wir lauern. Es wandert ein, – der Bug schiebt sich in die Schußlinie, – noch ein Wellenberg reitet unter uns hindurch – nun schneidet der Schornstein die Zielgerade:

„Los!" Der Aal läuft, der dritte Aal, und dieser wird, dieser muß doch treffen!

Ich bohre die Nägel in die Handflächen, vergesse die Kälte, vergesse, daß mir das Wasser in den Stiefeln steht und oben, zum Kragen herein, den Rücken hinabrennt. Jetzt – Nein! Wieder nichts . . .

Wir fassen es nicht. Wir stehen mit hängenden Armen und starren dem schwarzen Koloß nach, der schwer rollend weiter seinen Kurs dahinstampft. Fehlgeschossen? Schon wieder fehlgeschossen? Es langt nicht einmal mehr zum Fluchen. Zu lange verfolgt uns das Pech.

Unten sitzen wir in der Messe, kaum daß wir trocken angezogen sind, und rechnen alles durch. Tafeln, Karten, Kurse, Schußunterlagen aller Art, werden genau durchgeprüft. Unsere Rechnungen stimmen. Fehler in den Unterlagen scheidet zuverlässig aus. Also hätten wir treffen müssen. Es bleibt nur die Möglichkeit, daß die Aale bei dem hohen Seegang unter dem leeren Steamer hindurchgelaufen sind, als ihn die See gerade in die Höhe hob. Halali!

Die Götter sind nicht mit uns auf dieser Unternehmung; darein muß man sich finden. Jeder weiß, daß niemand schuld hat, und doch stehen alle unter dem Druck des Mißerfolges. Was hilft es, sich vorzuhalten, daß auch schon andere Boote mit leeren Bunkern und vollen Rohren heimkehrten; das ist ein allzu schwacher Trost.

In wenigen Tagen werden wir den Rückmarsch antreten müssen. Die Männer sprechen schon von der Heimat, von Weihnachten. Ach Gott, Weihnachten! Vorher muß ich noch nach Berlin, Paris und in die Bretagne. Vielleicht laufen wir auch auf dem Heimmarsch kurz einen norwegischen Hafen an. Alles noch vor Weihnachten. Wer weiß, ob wir es erleben! Womöglich befiehlt man uns auch zurück in einen der französischen Stützpunkte. Plänemachen hat gar keinen Sinn.

Der Vormittag verläuft schweigsam. Kurz nach dem Mittagessen – eben bin ich in die Koje gekrochen, um an der Matratze zu horchen – schrillen die Alarmglocken. Stephan purzelt geradezu von der Brücke herab:

„Ein Flieger!"

„Gesehen?"

„Nööö, nicht genau. Hatte drei Motoren, glaube ich. Mensch, der war verdammt nahe!"

„Wie nahe?" fragt plötzlich Prien neben uns.

„So in vier – fünftausend Meter, Herr Kaleu!"

„Na", sagt er, „dann werden die Eier ja gleich kommen."

Eine halbe Stunde später tauchen wir auf. Der Flieger hat keine Bomben geworfen. Die Luft ist wieder rein.

Zur Kaffeezeit plötzlich: „Rauchwolken an Backbord!"

„Rauchwol . . . – Was?"

„. . . ken, Herr Kaleu, – . . . ken!" Die Unteroffiziere strahlen.

„Das riecht ja nach Geleitzug! Neuer Kurs 350 Grad. Ruder hart Backbord."

Salzkrusten setzen sich überall fest, auf dem Gummizeug, in den Augenwinkeln, in Bart und Brauen...

Der „Erste Seewolf“

„Alarm!" gellen in diesem Augenblick die Klingeln, „Alarm!" Die Männer purzeln durcheinander und rennen auf Stationen.

„Flieger genau voraus!" Und dann hören wir singendes Schraubengeräusch, wie es typisch ist für einen Zerstörer, der dahinmahlt, und das schnell auswandert. Flüsterndes Rätselraten: Gibt's jetzt Fliegerbomben oder Wabo-Verfolgung?

Keines von beiden; es bleibt still. Das Schraubengeräusch verstummt. Wir tauchen auf und stoßen nach. Nirgends etwas in Sicht.

„War da nun wirklich ein Geleitzug?"

Prien schüttelt den Kopf. „Wahrscheinlich eine Suchgruppe", meint er, „die absichtlich qualmte, um uns auf den Leim zu locken."

Wir blieben in der Offiziersmesse sitzen und beendeten unser unterbrochenes Kaffeetrinken. „Wie wird das nun eigentlich mit dir, wenn du eines Tages aussteigst?" fragte ich Prien. Er überlegte. Dann entgegnete er lebhaft: „Vorläufig möchte ich ja noch garnicht aussteigen, aber wenn du meinst, welche Aufgaben ich für mich am liebsten haben möchte, dann müßte ich mich vierteilen. Zu einem Viertel möchte ich am liebsten Kommandant bleiben, zu einem Viertel Lehrer an einer der Uschulen, zu einem Viertel Fähnrichserzieher; denn das halte ich für eine der wichtigsten Aufgaben im Offizierskorps überhaupt, und zu einem Viertel Mannschaftserzieher in der Ubootswaffe. Leider geht das ja alles nicht und wie gesagt: vorläufig fahre ich und wünsche mir auch garnichts anderes. Aber später möchte ich unbedingt einmal Nachwuchslehrer sein, denn ich empfinde den Offiziersberuf als den Beruf des obersten Erziehers des ganzen Volkes. Er darf nicht nur Vermittler von Kenntnissen sein, sondern muß der ganzen vorangegangenen Erziehungsarbeit durch die Hitlerjugend und den Arbeitsdienst die

Krone aufsetzen. Durch den Offizier muß der junge Mann den letzten Schliff und den feinsten, innersten Begriff bekommen, in ihm muß er sein höchstes Vorbild sehen, und der Offizier muß darum in seinem Leben in klarster und eindeutigster Weise Vorbild sein; denn unter seiner Führung, unter seinen Augen und, wenn nötig, ihm nachsterbend, sollen die Männer ihr Leben für ihr Land geben."

Donnerstag. In der Nacht zweimal ein Lichtschein an der Kimm. Beide Male drehen wir sofort zu und stoßen eine Zeitlang in der Richtung des Lichtes. Nirgends ist etwas zu finden. Wahrscheinlich sind es Schiffbrüchige auf Rettungsflößen, die so niedrig schwimmen, daß man sie nicht sieht, und die von Zeit zu Zeit Sternsignale abgeben. Dafür spricht auch, daß das Licht fast genau im Abstand von zwei Stunden gesehen wurde.

In der Morgendämmerung: „An Kommandant! Großer Frachter in 210 Grad!" Wie elektrisiert flitzt alles auf Gefechtsstation: „Mann, endlich!" Aus dem Turm Priens ruhige Stimme: „Boot fährt Unterwasserangriff." Aha, das dauert seine Zeit. Zuerst müssen wir in Angriffsstellung laufen. Angriff in etwa fünf Stunden! So spät? Das muß ein schnelles Schiff sein. Etwas später wieder Prien aus dem Turm: „Durchs Boot: Dampfer wahrscheinlich 7–8000 BRT."

„Also wiedermal durch zwanzig mal zehn", sagt der Bootsmann, „siehste, Willi, von wegen 15 000!"

Gegen 14 Uhr stehen wir angriffsklar. Kurz aufeinander, in monotoner Folge, gibt Prien Zahlen und Berechnungen nach unten, dazwischen Maschinen- und Ruderbefehle.

Neben mir steht Sander, als Artillerist ein guter Kopfrechner. „Mensch", flüstert er, „das ist klassisch, wie der Kommandant seinen Angriff fährt. Wie auf dem Schulboot. So was gibt es überhaupt nicht."

Schlag 14 Uhr fiel der Schuß. Wir warteten, es kam keine Detonation!

„Das erstemal, daß der ‚Alte' unter Wasser vorbeischießt", sagt Gustav.

Unberührt, gleich hell, gleich hoch, so ruhig wie je, läßt Prien das nächste Rohr klarmachen. „Der Dampfer hat auf uns zugezackt", sagt er erklärend. Der Schuß fällt. Im Bugraum hört man den Aal laufen.

„Verdammter Mist!" gibt plötzlich Prien herunter, „Dampfer hat schon wieder abgezackt!"

Es fehlt nicht viel, daß wir mit dem Kopf gegen die Wand anrennen.

Minuten später fällt ein Regen von Fliegerbomben. Gelten sie ihm? Der Entfernung nach könnte das sein. Für uns liegen sie jedenfalls zu weit ab, sodaß sie niemand beeindrucken. Nach zwanzig Minuten wiederholt sich der Bombenregen: offenbar gelten sie ihm. –

Freitag. Wir saßen gestern wieder den ganzen Abend und rechneten. Jeder Faktor wurde durchstudiert, jede Möglichkeit eingesetzt. Es bleibt dabei, der erste Schuß mußte treffen, der zweite hatte einen technischen Fehler, entstanden durch Kurzschluß in einer Apparatur. Genau in der kleinen Pause zwischen Befehlsausgabe und Befehlswiederholung war eine Sicherung ausgefallen, sodaß der Aal einen falschen Kurs steuern mußte.

Vergeblich zerbrechen wir uns den Kopf, was der Grund für diesen Mißerfolg in Serien sein kann.

Als ich vor dem Frühstück in die Messe kam, schimpfte Bothmann sozusagen im Schlaf: „Verdammter Mist – Guten Morgen", sagte er in einem Atemzug, während er schlaftrunken nach Zahnbürste und Kamm griff.

Ebenso mißmutig Prien. „Was soll der ganze Quatsch?" sagte er, „im vorigen Jahr um diese Zeit hatte ich genau dasselbe. Lange Unternehmung und wochenlang keinen Erfolg.

Erst ganz zuletzt schlumpte es. Man sollte sich mit seiner Fahrerei so einrichten, daß man im November in der Werft liegt."

Ein paar Mann peilen den Brennstoffbestand in den Bunkern. Ihr Nullrufen schallt von Zeit zu Zeit durch das Boot.

Sonnabend. Es hat sich seit gestern nur das Gewöhnliche ereignet: „Von U-Prien nichts Neues." Es waren uns zwei Geleitzüge gemeldet, einer davon mit Kurs nach Osten. Wir brausten mit entsprechender Fahrtstufe in das angegebene Gebiet. Noch einmal überholte Tewes seine beiden letzten Aale; vielleicht, daß sie uns den ersten Erfolg bringen auf dieser Reise. — Dann kam der Nebel, der zunehmende Wind, alles nach Programm, endlich wieder das Abklaren. Da war der eine Geleitzug, auf den wir „nebenher" operierten, durchgewandert, den andern konnten wir erst nachts treffen. Na, da kam denn auch ein grüner Stern in Sicht, und das Boot karrte die Kreuz und die Quer, aber trotz des grünen Wegweisers war kein Konvoi zu finden. Bilanz wie üblich: Brennstoff verfahren, Zeit, Nervenkraft verpulvert, Ergebnis: Null. Zum Knochenkotzen.

Der Stalldrang im Boot wird immer größer. Heute früh sprach Prien von einem Funkspruch an BdU, betreffend Heimmarsch. An dem Plan, Bergen anzulaufen, hält er fest. Hoffentlich ist es bald soweit. Wir haben nun alle keine richtige Lust mehr. Immer nur Nässe, Kälte, Sturm, Schlingern, Erfolgsmeldungen der andern, Havaristen, die nicht zu finden sind, und vergebliche Jagden und Anläufe. Es ist einfach genug; wir möchten heim. — Am Abend hängt der Funkmaat in seiner engen Bude einen Kranz mit vier Kerzchen auf, von denen eine um Mitternacht „eingeschaltet" wurde. Der Erste Advent ist da! —

Sonntag. In der Nacht haben wir vom BdU Heimmarsch Deutschland erbeten. Statt dessen erhalten wir die Anweisung, in den französischen Ausgangsstützpunkt zurückzu-

kehren. Das hat eingeschlagen wie ein Blitz. Die Stimmung steht auf Null. Bothmann ist ganz blaß vor Zorn und v. Varendorffs blonder Schopf sträubt sich noch borstiger als sonst; seine Augen funkeln dunkelblau. Prien kneift nur die Lippen ein: „v. Varendorff", fragt er eiskalt, „wieviel Proviant haben wir noch?"

„Für zwölf Tage, Herr Kaleu!"

„Richten Sie sich darauf ein, daß wir frühestens in sechzehn Tagen im Hafen sind."

„Jawohl, Herr Kaleu." Einen Augenblick ist es still.

„Ich will's denen schon zeigen", bricht Prien los, „nicht eine Sekunde eher gehe ich hinein, als bis ich Erfolg gehabt habe, oder bis der letzte Tropfen Sprit verfahren ist." —

Montag. Endlich, im letzten Augenblick und mit den beiden letzten Aalen hat es doch noch geklappt. Am Spätabend wurde uns ein Geleitzug gemeldet. Der Funkspruch war ungenau; immerhin, wir kursten danach, obgleich die Hoffnung, den Geleitzug zu finden, gering war. Stunden vergingen. Keine weiteren Meldungen. Mißmutig dampften wir weiter.

Gegen 20 Uhr 30 stürzt der Funker aus seinem Schapp in die Messe: „Standortmeldung vom Geleitzug, Herr Kaleu!"

„Gib her die Karte!"

Der Maat stürzt in die Zentrale, die Karte zu holen.

„Hoffentlich stimmt dieser Standort", brummt Prien, während er mit schnellen Griffen mit Zirkel und Dreieck hantiert. „Gegen 1 Uhr müßten wir ihn haben", sagt er nach kurzem Rechnen. „Alle Freiwächter bis dahin zur Koje."

„Alle Freiwächter bis 1 Uhr zur Koje", wiederholt der Funkmaat, richtet sich straff auf und verschwindet.

Prien lehnt sich zurück, legt beide Fäuste auf die Back: „Ich möchte gerne mit den beiden Aalen zwei schöne, große Dampfer umlegen und dann, wenn das Wetter günstig ist und keine Bewacher da sind, einen Feuerüberfall auf einen

Tanker versuchen. In schneller Folge zehn bis fünfzehn Schuß Brandmunition 'rüberpfeffern und seine Kanonen mit der Zwo-Zentimeter-Flak niederhalten. Na, mal sehen! Gute Nacht!"

Ich muß unwillkürlich lachen. Trotz seines Bartes sieht der „populäre Seeheld" aus wie ein Schuljunge, der einen dicken Streich plant. Seine Augen funkeln vergnügt; lebhafte Bewegungen umrahmen das mit offenbarer Plastik geschaute Bild.

3 Uhr 20: „Auf Gefechtsstationen!" Bis dahin herrschte vollkommene Stille. Wie ein elektrischer Schlag fährt dieser Befehl jetzt durch das Boot.

„Was ist denn, Mensch?"

„Dussel – am Geleitzug sind wir, die beiden letzten Aale hinausjubeln!"

„In Ordnung – 'raus damit! Hinterher geht's ab nach Frankreich."

Das Schott zum Dieselraum ist kaum zu öffnen, so stark saugen sich die beiden Böcke die Lungen voll Luft. Ich bin unterwegs, meine Gummistiefel zu holen.

„Ist er in Sicht, Herr Leutnant?" brüllt mir der Maschinist ins Ohr. Er ist kaum zu verstehen. Die Dieselbedienungen verständigen sich ohnehin nur durch Zeichen; denn bei der Fahrtstufe, die wir jetzt laufen, ist es unmöglich, sich mit Worten zu unterhalten. Noch einmal brüllt mir der Dieselmaschinist seine Frage unmittelbar ins Ohr. Jetzt verstehe ich. „Jawohl", brülle ich zurück. Ein Aufleuchten geht über sein Gesicht. „Na, hoffentlich ..." Obgleich er mit aller Kraft schreit, verstehe ich nur Bruchstücke, aber die emporgehobene Linke mit dem eingekniffenen Daumen deutet besser als Worte an, was er denkt. Ich hebe die Hand und zeige klar.

In der E-Maschine fragende Augen, fragende Bemerkungen. Schnell greife ich meine Gummistiefel, den Mantel dazu, und zurück in die Messe: Anziehen! All das geht in fliegen-

der Hast, denn von oben klingt schon die „Gefechtsstimme" des Kommandanten, hoch, ein wenig gedehnt, jede Silbe betonend: „Rohr Eins und Drei klar! Artilleriebedienung sich klarmachen. Rohr Eins und Drei bewässern, Mündungsklappen auf! – PK auf die Brücke."

„Jawohl, komme schon."

Die Zentrale steckt voller Leute. „Na, mach schon Platz! – Aufwärts!" Die schmalen Leitern hinauf klettere ich ins Finstere. Im Turm schwach erleuchtete Apparaturen, daneben im Dunkeln der Rudergänger; nur seine Hände, schwach beschienen von den erleuchteten Zifferblättern, sind zu sehen. Ich bin auf der Brücke. Schnell einen Rundblick. Stumpfe, gleichmäßige Dunkelheit, die Kimm unterschiedlich hell, der Himmel teilweise bewölkt mit mittelgroßen, dunklen Haufenwolken, dazwischen die volle Pracht der Sterne: Orion, der Große Bär, Kassiopeia, Jupiter und Saturn – das leuchtende Zwiegespann dieser Reise. Um den Jupiter ein schwacher Lichthof.

Wieder erlebe ich, daß Prien und v. Varendorff sich über Schiffe in Einzelheiten unterhalten, während ich, noch geblendet, nichts unterscheiden kann. Aber dann: Donnerwetter, da sind sie ja, ein schwarzer Klotz neben dem andern. Ich beuge mich über das Luk: „Frage an Zentrale: noch ein Glas übrig?" Schon wird es heraufgereicht, und nun sehe ich völlig klar: Dampfer an Dampfer! Wunderbar geordnet, kolonnenweise wie auf dem Schachbrett, in vier- bis fünfhundert Meter Abstand von einander marschieren sie dahin. Über den halben Horizont vor uns verteilen sie sich, von vier Strich an Backbord nach vier Strich an Steuerbord.

„Da zeigt einer rotes Licht", sagt v. Varendorff.

„Wo?" fragt Prien.

„Da, ganz deutlich, sogar zwei rote Lichter übereinander."

„Donnerwetter, ja, was soll denn das, der karrt ja mitten querdurch?"

Wie ein Wolf um die Herde kreisen wir um die Rückseite des Konvois, stoßen in seine Flanke, sichernd, pirschend, wählend. Den Burschen mit den Lichtern müssen wir unter die Lupe nehmen. Ist das der Geleitführer, ist es ein Havarist, einer, der für das allgemeine Tempo zu schnell ist und deshalb lieber Außenkante fahren will? Ein Hilfskreuzer, eine Ubootsfalle, die durch scheinbares Zurücksacken die Wölfe auf sich ziehen will? – Merkwürdig benimmt sich der Vogel! Wie groß ist der? Zahlen schwirren: vier-, fünf-, sechs-, siebentausend Tonnen: Mag leicht sein ...

Prien bringt Ordnung in das Rätselraten: „An Zentrale: Im Bilderbuch nachsehen!" Und nun beschreibt er kurz und klar die einzelnen Merkmale des Schiffes. Bugform, Masten, Lademasten, Ventilatoren, Brückenaufbau, Schornstein, Heckaufbau und Heck. „Muß Dampfer vom ‚Beaver'-Typ sein", schallt es nach kurzer Zeit von unten herauf, „hat etwa 10000 BRT."

Inzwischen folgen sich nun ununterbrochen Fahrt- und Ruderkommandos, die Wiederholungen aus dem Turm und Ermahnungen an die Ausgucks: „Paßt mir gut auf, Kameraden!"

Der Dampfer liegt gestoppt, wir stoppen auch. Gut können wir ihn betrachten. Seine Lage zu uns ist nicht ganz deutlich auszumachen. Prien traut dem Frieden nicht.

Wir laufen ein wenig weiter und sehen nun deutlich; das Schiff gewinnt an Mächtigkeit. Wieder verbessern wir unsere Schußposition, gehen mit der Maschine rückwärts, drehen auf, drehen weiter, weiter ...

Sekundenlang muß er uns in voller Länge und Breite sehen können. Brenzlicher Moment. Man wartet förmlich drauf, daß er einen Feuerüberfall startet. Nichts. Langsam, ganz behutsam, bringt Prien sein Boot in die gewünschte Lage. Kurze Verständigung mit dem Bugraum. Dann: Feuererlaubnis! Rohr III fertig!"

Sekunden, in denen v. Varendorff, zielend vorgebeugt, auf den günstigsten Augenblick lauert. Nun schneidet der von der Dünung hin- und hergeschobene Bug die Achterkante der Gegnerbrücke: Los!

Das Boot schüttelt sich den Aal aus dem Rohr, und dann können wir den Blick buchstäblich nicht mehr von ihm wenden, von dem gewaltigen Dampfer, der gestoppt, unheimlich drohend in seiner Massigkeit und Nähe, vor uns liegt. Ahnungslos? Wer will das sagen!

Und was wir dann sehen, läßt uns in eisigem Schreck die Hände in das Brückenschanzkleid krallen: etwa vierhundert Meter vor uns ein Aufspritzen! Verdammt! – Der Aal ist aus dem Wasser gebrochen. Oberflächenläufer? Hat er seine Richtung verloren? Wird das wieder ein Fehlschuß?!

Wir gehen mit den Maschinen an, drehen sachte ab. Sekunden dehnen sich, als wenn sie von Gummi wären. Schießt er nicht? Hat er nichts gehört?

„Frage: wie lange Laufzeit?"

„Eine Minute, zwölf Sekunden."

Während das Boot gischtumweht abdampft, starren wir weiter hinüber, unsäglich enttäuscht.

Da! An der schwarzen Bordwand, genau im Abkommpunkt, plötzlich ein kurzes rötliches Aufzucken, dem ein überraschend leises, ersticktes, dumpfes Poltern folgt. Dann steht eine Wolke über dem Achterschiff des Dampfers, und dann, wie von einem Zauberstab angerührt, wird es plötzlich an vielen Stellen hell. Morselampen signalisieren nach allen Seiten, halb versteckte Decksbeleuchtungen strahlen rötliches Licht, in dem man ganze Reihen von Booten erkennt, Tordoppelmasten, ein wenig helle Aufbaufarbe. Die Gläser vor dem Gesicht starren wir hinüber, und plötzlich sagt der Kommandant, als erster erfassend, was wir noch kaum fassen können: „An alle Stellen: Das ist ein unwahrscheinlich großer Vogel."

Im Vorbeilaufen drehen wir auf ihn zu und passieren ihn in kaum zweihundert Meter Abstand. Bei Gott, ein mächtiges Schiff! Schnell bleibt es achteraus, ein endloser langer Rumpf, der mit starker Schlagseite nach Steuerbord und absackendem Heck daliegt.

„Der hat ja falsche Schlagseite", sagte ich erstaunt.

„Dann säuft er auch gleich ab", entgegnet Prien.

„Wieso?"

„Das Wasser schießt durch ein so großes Loch so plötzlich in den Raum, daß das Schiff zuerst nach der Seite überlegt, die dem Loch gegenüberliegt." Dazwischen ein Befehl: „Steuermann, gut aufschreiben, wann wir ihn verlassen haben. Wir kommen wieder her." Dann zu mir: „Wenn ein Schiff sich so nach der verkehrten Seite überlegt, sinkt es erfahrungsgemäß in wenigen Minuten."

Schmal, geschmeidig, unsichtbar fährt das Boot mit schäumenden Flanken an der Seite des Geleitzuges hinauf nach vorn. Zuweilen erkennt man in der Dunkelheit eine Rauchfahne.

Wie in unserem Bilderbuch stehen die Silhouetten der Dampfer vor uns auf der Kimm. Ein wenig schwerer sind die Einzelheiten zu erkennen, aber wer groß ist und wer klein, das sehen wir sofort.

„Einen Tanker will ich", sagt Prien, „Varendorff, da muß doch ein Tanker drin sein?"

Im Vorstoßen entdecken wir ein schönes, großes Frachtschiff nach dem andern. Lauter Brocken von fünf- bis sechstausend Tonnen und größer. Und dann sehen wir auch unseren Tanker, gut gesichert durch zwei Flankenreiter. Tief, viel zu tief geladen, zieht er dahin; sieben- bis achttausend Tonnen hat er sicher.

„Sie werden doch knapp", sagt Prien, „sie überladen deutlich ihre Schiffe."

In großem Bogen suchen wir nun die Seitendeckung zu

umgehen. Plötzlich an einem der Dampfer ein Aufleuchten! „Nanu, schießt das Schwein?" Aber nein, was ist das? Kerzenschlank und mastenhoch hebt sich eine schwarze Rauchwolke an dem Dampfer empor, der uns unseren Tanker verdeckte.

„Da schießt noch einer!" schreie ich, und im gleichen Augenblick erreicht uns der harte, berstende Schlag einer Torpedodetonation: Radang!

„Prima! Gut aufpassen auf das andere Boot! — Da ist er schon — Mensch, wenn das man klargeht — hart Backbord!"

Und dann geschieht es, daß mitten auf weitem Nordatlantik, kaum zweihundert Meter entfernt von dem nächsten dahinrumpelnden Britenfrachter eine kurze, herzliche Zwiesprache stattfindet: „Ööi! Wahrschau! Sie! Legen Sie hart Steuerbord! Mein Ruder liegt hart Backbord!"

Prien, der als erster die Lage begriffen hat, sah auch als erster das andere Boot. Wie ein Schemen taucht es auf: ein wenig fahler Schaum an den Flanken, das dunkle Viereck des Turmes, von dem antwortende Stimmen herüberbrüllen, ein paar winkende Arme, und schon ist es wieder verschwunden. Hinter dem Heck des ablaufenden Kameraden hindurch stoßen wir erneut auf unseren Tanker zu.

„So ein Leichtsinn", schimpft Prien hinterdrein, „da steht natürlich das ganze Volk auf der Brücke und glotzt nach dem Dampfer hinüber, und nach der anderen Seite zu paßt kein Mensch auf! Es ist nicht zu glauben."

Sachlich betrachtet, wirkt diese Episode erstens komisch und zweitens triumphal: in unmittelbarer Nachbarschaft britischer Frachter und Bewacher unterhalten sich deutsche Unterseebootskommandanten in dieser Form durch Zuruf und Winken, während achtern die Silhouetten sinkender Schiffe noch schwach zu erkennen sind!

Ich stoße Prien an: „Wie die Sonntagspaddler auf der Elbe."

„Ja, tatsächlich."

Schon haben wir indessen unseren Tanker wieder auf dem Korn. Das andere Boot ist sekundenschnell in der Dunkelheit verschwunden, ein Schatten, wie zerronnen ins Nichts. Es wird an anderer Stelle wieder anlaufen, schießen, vernichten und wieder verschwinden.

Sachte staffeln wir uns nach rechts an unser Opfer heran. Neben uns stampft auf Kartoffelschmeißentfernung mit mächtiger Rauchfahne ein großer Frachter dahin. Wir überholen ihn, kreuzen sein Fahrwasser und benützen die Lücke, die der eben abgeschossene Dampfer leer werden ließ. Aha, so ist es prima.

Zeitweilig haben sich die Silhouetten rechts von uns überschnitten. Nun haben wir freies Wirkungsfeld und drehen auf den Tanker zu. Das letzte Rohr mit dem letzten Aal ist fertig. Wieder werden sicherheitshalber die Schußunterlagen mündlich vom Bugraum bestätigt; wir wollen nicht noch einmal durch einen technischen Ausfall eine Chance verlieren. Unsere Torpedomechanik ist zum größten Teil abgesoffen.

„Feuererlaubnis", gibt Prien.

v. Varendorff zielt und wartet. Verdammt, wir liegen unruhig, der Bug geht hin und her wie ein Lämmerschwanz. Dann: Rohr fertig! Nun heißt es den richtigen Augenblick abpassen! Es gilt einen Schnappschuß! Wieder hebt eine Welle den Bug seitlich an. Schon ist der Tanker halb durchgewandert, da gleitet unser Bug noch einmal zurück nach Steuerbord, noch etwas, noch . . . „Los!"

„Scheiße", sagt v. Varendorff, „hoffentlich hat er noch getroffen. Ich bin achtern abgekommen, um die Maschine zu erwischen."

„Ach, der trifft schon", beruhigt Prien. „Frage: Laufzeit?"

„Kladamm!!" Treffer achtern!

„Sauber, Mensch, wie der knallte!" jubelt Stephan neben mir. Drüben beginnt ein unregelmäßiges Blinken. Der Tan-

ker setzte Notlichter und bleibt gestoppt liegen. Über dem Achterschiff steht eine drohende Wolke. Ein paarmal zuckt Licht auf, als wolle er zu brennen anfangen, doch der Schein erlischt wieder.

Dunkel, hilflos, sein Notlicht gesetzt, treibt er mitten im Geleitzug. Hinter ihm ertönen Signale von Dampfpfeifen; die Hintermänner weichen aus.

„Sso", sagt der Kommandant, „nun ssollen wir uns gerne einen mit der Artillerie vornehmen. — Artilleriebedienung auf die Brücke. Meier ans Zwozentimeter-Geschütz. Fünf Magazine klarhalten. Technisches Personal zum Munitionsmannen!"

Unten beginnt ein Wirbel von Geschäftigkeit. Meier erscheint und geht an seine Waffe. Hart und kalt klickt der Verschluß.

„Hach", sagt Prien flüsternd, „welchen nehmen wir denn nun? Haben wollen, haben wollen! Jetzt noch den Bauch voller Aale, Mann, o Mann!" Den Kopf vorgestreckt, sucht er durchs Glas.

„Da hinten wandert einer quer hinaus", sagt Stephan, „der macht sich selbständig."

Prien fährt herum: „Wo?"

„Wäre das nicht einer für uns?" schlage ich vor, „schon aus pädagogischen Gründen, damit sich die nicht angewöhnen, so mir nichts dir nichts auseinanderzulaufen."

„Gut, nehmen wir den", entscheidet Prien. „Hart Backbord."

Während wir anlaufen, ermahnt er die Geschützbedienung: „Gut festhalten am Geschütz! Sind alle Gurte klar?" Bei jedem überzeugt er sich, daß alles in Ordnung ist. Dann läßt er sie warten, bis wir gut heran sind. „Frage: Uhrzeit?"

„Es ist genau 6 Uhr!"

Die Dunkelheit hat, wenn möglich, noch zugenommen. Wolken sind aufgezogen. Über die niedrige Dünung streift

der erste Hauch einer neuen Brise. „Seht ihr", höre ich einen der Männer sagen, „im November ist es nischt, da fahren nur die ganz großen Idioten zur See. Jetzt haben wir Dezember. Da ist es schon wieder besser." Leises Lachen: „Ja, nächstes Jahr gehen wir im November in die Werft!"

Backbord vor uns blinkt immer noch unser Tanker seine Morsezeichen in die Gegend. An Steuerbord der Frachter, den das andere Boot abschoß. Dazwischen steht schwarz und groß die Silhouette des Dampfers, auf den wir es abgesehen haben. Wir verringern die Fahrt, laufen an und drehen ein.

„Klar zum Artilleriegefecht!"

Die Geschützbedienung turnt hinunter an Oberdeck, schnallt sich fest und klammert sich an. Zuweilen wäscht die See schäumend um ihre Beine, bis hinauf an die Hüften. Ganz langsam, ganz ruhig folgen sich die Befehle Priens, neben dem Sander als Artillerieoffizier steht.

„Frage: hat Artillerie das Ziel aufgefaßt? Noch nicht? Hat Artillerie genügend Munition an Deck? Wieviel Munition? Nein, das ist nicht genug! Ihr sollt einen Feuerüberfall machen, Kameraden. Dazu müßt Ihr schnell schießen!"

„Frage: Hat Zwozentimeter-Geschütz das Ziel aufgefaßt?"

„Ziel liegt reichlich vorlich", antwortet Meier. Das Boot dreht.

„Frage: Ist jetzt aufgefaßt?"

„Jawohl!"

„Frage: ist jetzt genug Munition an Oberdeck? Also endlich! Ist Ziel aufgefaßt?"

„Ziel ist aufgefaßt", meldet der Geschützführer.

„Gut. Feuererlaubnis! Zwozentimeter-Flak wartet auf besonderen Befehl."

„Entfernung achthundert Meter", sagt Sander so ruhig wie auf dem Exerzierplatz. Und dann „Feuer!"

Trotzdem dauert es noch einige Sekunden. Ein Untersee-

boot ist eine schlechte Unterlage für die Artillerie. Es schwankt so unregelmäßig auf und ab und hin und her, daß mit schnellem, genauen Schießen sehr selten zu rechnen ist. Jeder Schuß muß eine „Momentaufnahme" sein.

Bwau!! bölkt das Geschütz los. Wunderbar diese Leuchtspur! Kaum Mündungsfeuer, man ist nicht geblendet, und dazu eine prachtvolle rosaweiße Lichtspur, die in flacher Bahn eben über die Wellen hinzieht. Als Laie meint man, Granaten und dergleichen müßten unerhörte Geschwindigkeiten entwickeln, sodaß man ihren Flug nicht beobachten kann; umso erstaunter ist man über die „Gemächlichkeit", mit der sich hier eine Flugbahn abzeichnet. Nur ihre flachgestreckte, fast gerade Form läßt etwas von der Wucht ahnen, mit der unsere Kanone ihr Geschoß hinüberschickt.

Von drüben auf einmal Aufblitzen, ein dumpfer Schlag, stiebende Funken ...

„Treffer!!" schreit Prien. „Sauber die Artillerie! Los, weiterschießen!"

Wir sind inzwischen ein wenig näher herangekommen. Wieder Sanders ruhige Stimme: „Entfernung 600 Meter!"

Bwau!

Im gleichen Augenblick blitzt auch drüben ein Mündungsfeuer auf.

„Der schießt ja wieder", sagt Meier entrüstet neben mir, „so eine Frechheit."

„Zwozentimeter-Kanone Feuererlaubnis", befiehlt Prien in der gleichen Sekunde. „So ein unverschämtes Schwein, hier wiederzuschießen!"

„Bom, bom, bom ..." bellt unsere Flak los. Eine ganze Herde von roten, weißen und gelben Leuchtspuren hängt feuerwerkartig über dem Heck des Dampfers. Gedämpft blaffen die Detonationen der kleinen Geschosse herüber. Jedes von ihnen zerplatzt in Hunderte von Teilen. Herzlichen Glückwunsch!

„Gut, Meier", schreit Prien. „Feuer Halt!"

Aber Meier ist so schön im Zuge, daß er erst noch den zweiten Rahmen leerschießt, ehe sein Geschütz schweigt.

„Entweder es schießt garnicht", sagt er entschuldigend, „oder es schießt nur. Willkürliche Beschränkung der Schußzahl findet nicht statt!"

„Da rührt sich nichts mehr an Deck", sagt Prien befriedigt. „So eine Unverschämtheit! Los, warum schießt die Artillerie nicht?"

Bwau! – Der Schuß liegt zu kurz, weil das Boot gerade nach Steuerbord überholt. Eine bildschöne Fontäne steigt zwischen uns und dem Schiff auf.

Bwau! – Treffer mittschiffs, dort, wo in der Lücke zwischen Schornstein und Brücke ein Satteltank erkennbar ist.

Bwau! – Der liegt zu weit!

Der Dampfer versucht jetzt abzudrehen und wegzulaufen. Noch einen hinterher!

Bwau! – Treffer Schornsteingegend.

„Sauber! Jetzt gut festhalten, die Artilleriebedienung, wir drehen etwas auf!"

Das müssen wir auch. Unser Tanker liegt in unmittelbarer Nähe, hilflos zwar und unbeweglich, aber wer weiß, ob wir nicht plötzlich von dort Feuer bekommen. Also schlägt das Boot einen Haken, ehe es auf größere Entfernung wieder angreift. Ziel ist aufgefaßt – Feuererlaubnis – Feuer.

Bwau! – Der ging fast in die eigenen Stiefelspitzen! Fünf Meter neben dem Boot schlägt die Granate ins Wasser. Und wieder:

Bwau! – Abpraller vom Kamm einer Welle. Das Geschoß steigt steil hinauf zum Himmel, als wolle es den Sternen Konkurrenz machen.

„Mensch, was der wohl denkt!" lacht Prien und stößt mir den Ellbogen in die Rippen. „Ob der glaubt, daß er von einem Unterseeboot beschossen wird? Ob der so 'ne Frech-

Wir spannen ein Garn auf der Brücke. Endlich besseres Wetter, 17000 BRT versenkt, das bessert die Stimmung

„Prien stand auf der Brücke. Er hatte die Hände in die Taschen des kurzen Lederrockes gebohrt und schaute wie abwesend geradeaus." (S. 264)

heit für möglich hält?" Wir lachen, ein richtiges, ausgelassenes Jungenslachen.

Bwau! bölkt die Kanone. Noch einmal haut drüben ein Treffer ein. Sauber die Artillerie!

„Artillerie meldet: Visiereinrichtung ausgefallen!"

„So ein dummer Mist", schimpft Prien. „Da – was ist das?"

„Dampfer hat wiedergeschossen!"

„Nein, das war links vom Dampfer", sagt Prien, und im gleichen Augenblick erstrahlt auch schon der Himmel rechts von unserem Opfer im Schein von zwei Leuchtgranaten. Weithin sichtbar liegt das Schiff da. Wenn jetzt unsere Artillerie klar wäre, o, Kameraden!

„Schluß machen", erklärt Prien ohne langes Besinnen. „Geschützbedienung auf die Brücke. Munition verstauen. Diese LG's scheinen mir nicht!"

Eilig klettern die durchnäßten Schützen herauf und verschwinden im Turm. Kurze Befehle an Maschinen und Rudergänger. Mit hoher Fahrt laufen wir ab, als schwach, kaum bemerkbar, der Osthimmel den ersten Dämmerungsschein zeigt.

Unten bedarf es einiger Zeit, die Ordnung wiederherzustellen, die Munition und die Granatbuchsen wieder zu verstauen, die Gemüter zu beruhigen und zu erzählen. Jeder hat andere Kleinigkeiten gesehen und erlebt; es ist zum Staunen. Eins haben wir alle gesehen: Fünf Treffer haben wir dem Dampfer beigebracht von elf Schüssen, die wir abgaben. Allmählich legt sich die Erregung. Wir frühstücken. Dann gibt es ein großes Nachsuchen im Bilderbuch. Welches sind unsere Dampfer? Der erste wahrscheinlich „Beaverburn", etwas über 10000 BRT, der zweite ein Tanker, Name unbekannt, 7–8000 BRT. Wir melden durch Funkspruch unsern Erfolg.

Sicherheitshalber laufen wir den alten Kurs zurück. Nichts ist von der „Beaverburn" übriggeblieben. Sie kann nur ge-

sunken sein, da zwischen dem Torpedotreffer und unserem Wiedereintreffen am Versenkungsort knapp zwei Stunden liegen.

Im Äther herrscht an diesem Tage lebhafter Betrieb: SSS-Rufe, immer neue, immer andere, aber immer aus der gleichen Gegend. Siebzehn Dampfer rechnen wir heraus, vielleicht noch mehr, vielleicht aber auch einige nur beschädigt, dazu ein großer Hilfskreuzer. — Insgesamt wieder eine Nacht der langen Messer, in der 170 000 BRT unter Deck geschoben oder schwer beschädigt wurden. Vae Brittannia!

Dienstag. Wir liegen auf Heimatkurs, will sagen, nehmen Rückmarsch nach Frankreich. Nun zählen wir schon die Tage und Stunden, und der Papierkrieg erhebt sein Haupt. Alle großen und kleinen Arbeiten, die die Werft ausführen soll, sei es an Diesel- oder E-Maschinen, sei es in der Zentrale, im Turm, in der Unterkunft, an den Akkus, an der Torpedo- oder Artilleriewaffe, an den Preßluftanlagen, im seemännischen Betrieb, dem Sanitätswesen, der Bootshygiene: alles muß aufgeschrieben werden. Außerdem gibt es Abkommandierungen, Beförderungen; die Auszeichnungen sind zu bedenken, Beurlaubungen und Bestrafungen ins Auge zu fassen. All das muß einzeln notiert, angefordert und stichhaltig begründet werden. Überall sieht man Leute mit Papier und Schreibstift. Im Funkschapp klappert die Reiseschreibmaschine, und beim Kommandanten sammeln sich nach und nach die Berichte der einzelnen Abschnitte. —

Donnerstag. Alle Maschinen kurbeln Kurs Stützpunkt. Es ereignet sich nichts mehr. Die Gedanken eilen dem Tage voraus, beschäftigen sich mit den an Land bevorstehenden Aufgaben und Plänen.

v. Varendorff läßt Urlaubslisten schreiben. Da sieht man einmal, was für einen Querschnitt durch Großdeutschland solch eine Besatzung darstellt: Kommandant: Lübeck bzw. Sach-

sen; IWO: Westfalen; IIWO: Osnabrück; IIIWO: Halle; LI: Gotha. Unter der Besatzung vier bis fünf Thüringer bzw. Sachsen, zwei Ostmärker, zwei Ostpreußen, drei Oberschlesier, ein Schlesier, fünf Holsteiner, ein Ostfriese, ein Hamburger, ein Bremer, vier bis fünf Berliner, ein Pommer, ein Westfale, ein Kasselaner, ein Oberbayer, sechs Rheinländer, ein Badenser, ein Württemberger. — Diese allein kann ich an den Fingern herunterzählen. Unter den übrigen befinden sich im Zweifel ein Hannoveraner, ein Frankfurter und ein Darmstädter, damit der Querschnitt vollzählig ist.

Das ganze Boot ist ein Bienenhaus an Vorbereitung. Wohin man sieht, sitzen die Männer und schreiben Briefe oder Urlaubsgesuche: Matrosengefreiter Soundso nach X über Y, und dann kommt die Rückfrage: „Warum wollen Sie denn erst nach Flensburg und dann nach Stuttgart?" „Weil ich meine Unterwäsche da habe und ein Mädel."

Das Wetter ist wie verwandelt. Seit dem Monatswechsel haben wir leichte Brisen, leichte Dünung, zuweilen sogar Sonne; dazu ist es so milde, daß die Seefahrt ein Vergnügen sein könnte, wenn nicht die anhaltende Aufmerksamkeit gegen lauernde Uboote, überraschende Fliegerangriffe und treibende Minen nötig wäre.

Ein Mann hat Jodvergiftung. Der Kerl hatte sich rasiert, was an und für sich schon ein Fehler ist, Ausschlag am Hals bekommen und viel zu viel Jod daraufgeschmiert. Das hat er nun davon.

Es ist vorläufig noch nicht ganz vorstellbar, daß wir morgen um diese Zeit an Land sitzen werden, gebadet, frisch gekleidet, Haare geschnitten ... Herrlicher Gedanke!

Hier schließen die Aufzeichnungen, die ich an Bord von U-Prien zu Papier brachte. Wir reisten heim in unseren Stützpunkt, ohne uns auch nur eine Stunde länger als nötig aufzuhalten. Es war wirklich so, als sei mit dem Monats-

wechsel auch der Winter hereingebrochen. Die Nächte waren kälter, die Tage aber auch klarer, der Spuk unablässiger Stürme vorüber. Mit dem Morgengrauen des 7. Dezember bekamen wir Land in Sicht, die nun schon so vertraute französische Atlantikküste, vor der Vorpostenboote wachsam auf und ab standen. Signal und Gegensignal, Gruß und Gegengruß, die Einfahrt öffnete sich vor uns, wir waren drinnen. Das Schüttern und Dröhnen der Diesel ließ nach, ruhig lag das Boot in dem hier unter dem Schutz der Küste glatten Wasser. Von einem Küstenfort grüßten Feldgraue. An einem Mast stieg flatternd und bunt ein Willkommenssignal. Sachte glitten wir in den Hafen hinein. Auf den Anlegern standen wartend die Kameraden, wie immer, wenn ein Boot ausläuft oder hereinkommt. Die Musik marschierte auf, schwenkte ein und begann. Hell blitzten die Instrumente im Morgenlicht; schmetternd stieß die Fanfare des Engelland-Liedes in die klare Luft hinaus.

Prien stand auf der Brücke. Neben ihm knarrte der Kurenwimpel, das Geschenk ostpreußischer Schulkinder, leise im Winde hin und her. Er hatte die Hände in die Taschen des kurzen Lederrocks gebohrt und schaute wie abwesend geradeaus. Mit vielen anderen stand ich unten auf dem Oberdeck, und als ich hinaufsah zu ihm, der dort so einsam und hoch über mir stand, empfand ich plötzlich, daß er, in dessen Gesicht die Anstrengungen der harten, zermürbenden Reise ihre Zeichen eingegraben hatten, schon jetzt, zu seinen Lebzeiten, über das hinausgewachsen war, was die Rangabzeichen an seiner Uniform anzeigten. Er verkörperte den Ubootfahrer und unter den Ubootfahrern den Kommandanten schlechthin.

Aus seiner Haltung erkannte man die Spuren der Last, die seine Schultern Wochen um Wochen getragen hatten, in seinem Antlitz lag ein großer Ernst, in seinen Augen ein Blick, der durch alles Nahe hindurch in eine große, uns an-

dern verschlossene Ferne zu reichen schien. Einen Augenblick lang war er mir ganz fremd, wie herausgehoben, nicht nur durch seinen erhöhten Standort, aus unserer Mitte und unserer Wirklichkeit.

Das alles ist mir vielleicht damals nicht ganz so klar bewußt geworden, aber Augenblicke, an die man in aller Vielfalt der Eindrücke immer wieder zurückdenken muß, erhalten nachträglich ihre tiefere Beleuchtung und Klärung.

Wir machten fest. Die Kameraden bereiteten uns einen Empfang, der uns beschämte und beglückte. Sie und wir waren eins. Was hinter uns lag, hatten auch sie zu anderer Zeit hinter sich gebracht. Was uns bewegte, war ihnen nah und vertraut, ihre Fragen die unseren, unsere Antworten die ihren. Nichts hätte schöner sein können als dieser Empfang.

Am andern Tage standen wir angetreten. Der Befehlshaber wollte die Besatzung sehen. Prien meldete. Der Admiral schritt die Front ab. Einzelne mußten vortreten. Er zeichnete sie aus.

„Zurücktreten!" Sie flitzten zurück ins Glied. Prien legte die Hand an die Mütze: „Stillgestanden! — Augen — rechts."

Ein kurzes Nicken noch; der Befehlshaber ging. Wie ein Mann stand die Besatzung, Prien vor der Front. Dann wandte er sich uns zu. „Augen gerade aus! Rührt euch!"

Am Abend feierten wir kurz und heftig Abschied.

Ein Zufall führte uns nach kaum einer Woche in Berlin wieder zusammen. Eines Dienstags saßen wir, Prien, Frau Prien, der alte Fahrensmann Hein Mück und ich bei Roesch, spannen unser Garn und waren so ausgelassen und vergnügt, wie es Leute nur sein können, die einander gut leiden mögen. Auf einmal kam ein Mann herein, den ich sofort erkannte, Schriftleiter einer großen Illustrierten Zeitung. Er sah sich suchend um, entdeckte uns und kam an unsern Tisch. „Vor zehn Minuten wurde ich angerufen, Herr Kapitänleutnant", sagte er, „daß Sie hier sitzen. Wenn Sie in Berlin sind, ist

es in fünf Minuten herum. Ich habe mir gedacht, daß es Ihnen vielleicht Freude macht, unsere neue Nummer zu sehen."

Er legte das Blatt auf den Tisch. Es enthielt meine Aufnahmen, die Serie „Ich fuhr mit Prien". Mit einem Schlage stand unsere Begegnung mit dem „Gonzalo Velho" wieder vor uns. Wie viel lag dazwischen!

„Diese Zeitung müßten wir dem Kapitän schicken", meinte Prien lebhaft, „das würde ihm sicher Spaß machen."

„Mehr Spaß wahrscheinlich, als die erste Begegnung mit Ihnen", bemerkte Hein Mück trocken. Der Schriftleiter versprach, die Übersendung in die Wege zu leiten.

Noch einmal feierten wir ein großes Fest in der „Ratze" in Paris. Pathy war da, unsere kleine, gemeinsame Freundin, die, wenn sie auf dem schmalen Raum zwischen dem Flügel und den mit schweren roten Tüchern gedeckten Tischen ihren Spitzentanz leicht und schwebend dahingezaubert hatte, plaudernd bei uns saß und uns an den Vormittagen half, unsere Einkäufe zu erledigen. Der Oberst war da, und „Churchill" am Klavier mußte die „Siegfriedlinie" spielen, die seit der ersten Anregung Priens an jenem Abend vor drei Monaten wieder für fest zu seinem Repertoire gehörte.

Prien fuhr noch einmal nach Deutschland, ich kehrte in den Stützpunkt zurück. Ende Januar trafen wir uns dort wieder.

Priens Auslaufen verzögerte sich um einige Tage, da sich bei der Probefahrt noch verschiedene kleine Fehler herausstellten. Bothmann war da, Sander und Stephan; v. Varendorff, der nach der letzten Unternehmung das Kommandantenzeugnis erhalten hatte, war ausgestiegen, abkommandiert zu einer der U-Schulen in der Heimat. Noch einen alten Freund traf ich wieder, den Korvettenkapitän v. Schnurbein, unseren alten „Schnurps", mit dem ich vor langen Jahren in die Marine eingetreten war. Er sollte jetzt als „Konfirmand" eine Unternehmung bei Prien mitfahren, um dann ein eigenes Boot zu übernehmen.

Der Auslauftag wurde festgelegt. Am letzten Abend lud Prien seine Offiziere, die beiden neu an Bord kommandierten Fähnriche und mich zum Essen ein. Wir fuhren hinaus in ein kleines Dorf, in dem eine alte bretonische Meisterköchin ein weithin bekanntes Gasthaus betreibt. Wir saßen dort einen langen Abend bei allerlei guten Dingen, lenzten eine Flasche, noch eine und noch eine und spannen ein langes Garn von Handelsschiffen und Yachten, von dicken Kriegsschiffen und Unterseebooten. Prien war in strahlendster Laune, erfüllt von dem Drang, wieder hinauszukommen an den Feind.

Am nächsten Tage lief er aus. Sein Lederpäckchen, das frisch aus der Reinigung kam, saß ihm steif und glänzend am Leibe; die Hose zeigte sogar eine Andeutung von Bügelfalte. „Sieht komisch aus, was?" lachte er, als er bemerkte, wie ich ihn kritisch betrachtete. Der Überzug seiner Mütze war frisch gestärkt und blendend weiß.

Wir fuhren hinunter zum Boot. Musik schmetterte. Alle Offiziere, denen der Dienst irgend Zeit ließ, unzählige Soldaten und Werftarbeiter drängten sich vor dem Boot. Ein junges Mädchen überreichte einen Strauß von Kamelien, die in diesem Lande schon früh im Jahre zu blühen beginnen. Prien plauderte ein Weilchen mit ihr, nachdem er sich eine Blume ins Knopfloch gesteckt hatte. Dann ging er an Bord, nahm die Meldung entgegen, meldete das Boot beim Flottillenchef ab, befahl „Wegtreten auf Manöverstationen!" und kam noch für einige Minuten zu uns herauf auf die Pier.

Endlich war die Zeit des Abschieds gekommen. Er schüttelte zahllose Hände und ging über die Stelling an Bord. Als letzter verabschiedete ich mich von ihm: „Mach's gut, Günther, leg um, leg um und komm gesund zurück."

„Danke", sagte er, „schade, daß du nicht wieder mitkannst. Ich habe ein prima Gefühl von dieser Unternehmung. Ich glaube, das wird eine große Sache."

„Du weißt doch", sagte ich, „das Papier ..."

Er lachte: „Na, laß man, es ist ja nicht aller Tage Abend. Wir fahren bestimmt noch mal zusammen!"

Ein Händedruck: „Mach's gut, Günther."

„Auf Wiedersehen."

„Auf Wiedersehen."

Ich ging an Land, die Stelling wurde eingezogen, das Boot warf die Leinen los. Fauchend sprangen die Diesel an; es legte ab, zog ein wenig zurück und fuhr dann, während die Hurras hinüber- und herüberschallten, mit brausender Fahrt an uns vorbei, hinaus.

Die Musik packte ein, die Menge verlief sich. Ich stand an der Pier und schaute dem Boot nach.

Drei Tage später meldet Prien: „Feindlicher Geleitzug in Sicht mit Westkurs, geringe Fahrt. Werde abgedrängt von Flieger, Feind aus Sicht verloren." Nach fünf Stunden hat er ihn wieder, und von da ab folgen sich seine Meldungen die ganze Nacht hindurch und den nächsten Tag: „Feind in Sicht, Feind in Sicht. Feind steuert südwestlichen Kurs." Und wieder in kurzen Zwischenräumen: „Feind in Sicht, Feind in Sicht." Dann: „Beim Geleitzug eine Sunderland." Am Abend: „Wabo-Verfolgung, habe Fühlung verloren, stoße nach. Bisheriger Erfolg: 22 000 BRT. Prien."

Im Morgengrauen meldet Prien noch einmal. Um 23 Uhr antwortet er auf die Frage nach seinem Standort nicht mehr. Eine lange, lange Zeit des Wartens vergeht. Von Tag zu Tag schwindet die Hoffnung. Endlich wird das Boot für vermißt erklärt:

„Die gesamte Besatzung ist mit Kommandant geblieben.
Für den Befehlshaber der Unterseeboote:
Der Chef der Operationsabteilung:
gez. Godt."

Prien hat sein Boot beim Befehlshaber der Unterseeboote, Vizeadmiral Dönitz, zur Unternehmung abgemeldet

Im Offizierheim. „Morgen geht's wieder los!"

Zehn Minuten vor seinem letzten Auslaufen entstand diese Aufnahme Günther Priens

„Los vorn und achtern!" Prien läuft aus zu seiner letzten Unternehmung

Ein Offizier im Stabe des Befehlshabers der Unterseeboote, von Beruf Bildhauer, schuf eine Büste Günther Priens

So lautet die letzte Eintragung des im Stabe des Befehlshabers aufgestellten, mitgekoppelten Kriegstagebuchs dieser Unternehmung Priens, von der er nicht zurückkehren sollte.

Die Gewißheit, daß Prien wie Kretschmer und Schepke nicht wiederkommen würde, lag wie ein Alpdruck auf uns allen. Niemand sprach davon. Wenn man einen traf, der zur Waffe gehörte, genügte ein Blick zur Verständigung. Wozu dann sprechen?

Am 23. Mai 1941 gab der Wehrmachtsbericht bekannt, daß das von Korvettenkapitän Prien geführte Unterseeboot von seiner letzten Unternehmung nicht zurückgekehrt sei.

Der Befehlshaber war in diesen Tagen so streng, so verschlossen und so zusammengefaßt, wie wir ihn nur kennen, wenn ihn etwas im innersten Herzen berührt. Nach außen dringt nichts; was er denkt und fühlt, gehört nur ihm. Aber wir Offiziere seines Stabes, die wir ihn seit langem kennen, wissen ohne Worte, was dieser Verlust für ihn bedeutet.

Ein einziges Mal gibt er etwas von seinem Inneren preis: das ist, als er mir einen Nachruf auf Günther Prien zur Weiterleitung aushändigt. Da geht er mit langen Schritten ruhelos um den großen, runden Tisch in seinem Arbeitszimmer herum, während er mir von Prien spricht. In ganz wenigen, ganz knappen, klaren, scharf umrissenen Worten zeichnet er den Prien, dem er Scapa anvertraute und der einer seiner besten und einfühlsamsten Schüler, einer seiner besten und begabtesten Offiziere gewesen ist. — Das Blatt trägt seine klare, großzügige Handschrift. Es ist sein Tagesbefehl an die Unterseebootswaffe:

Tagesbefehl des Befehlshabers der Unterseeboote

„Günther Prien, der Held von Scapa Flow, tat seine letzte Fahrt. Wir Ubootsmänner neigen uns in stolzer Trauer und grüßen ihn und seine Männer. Auch wenn ihn der weite

Ozean deckt, Günther Prien steht doch noch mitten unter uns. Kein Uboot wird nach Westen fahren, das er nicht begleitet, das nicht von seinem Geiste mitnimmt. Kein Schlag gegen England wird von uns geschlagen werden, den er nicht, zum Angriff drängend, mitführt. Überschäumend von Jugendkraft und Draufgängertum, ist er den Ubootskämpfern ewiges Vorbild. Wir verloren ihn und gewannen ihn wieder; Symbol ist er uns geworden für unseren harten, unerschütterlichen Angriffswillen gegen England. Der Kampf geht weiter in seinem Geiste."

In vielen deutschen Zeitungen erschien in diesen Tagen, in denen das deutsche Volk erschüttert des Mannes gedachte, der sich mit den Schüssen von Scapa Flow in einer Nacht am Anfang des englischen Krieges sein Herz eroberte, folgender Nachruf auf Günther Prien:

Günther Prien zum Gedächtnis
Von einem Kameraden
Atlantikküste, im Mai 1941

Mit jubelnder Liebe hat das ganze deutsche Volk den jungen Kapitänleutnant in sein innerstes Herz geschlossen, als es an jenem 14. Oktober 1939 erfuhr, daß er mit seinem Unterseeboot mitten in dem für gänzlich unangreifbar gehaltenen Schlupfwinkel der Grand Fleet, in der unseligen Bucht von Scapa Flow, das Schlachtschiff „Royal Oak" vernichtet und ein zweites, die „Repulse", schwer beschädigt habe.

Scapa Flow, – welcher Deutsche dachte bei diesem Namen nicht mit einem bitteren Zorn an die erzwungene Auslieferung und die Selbstversenkung der ersten deutschen Hochseeflotte! Mit einem Schlage löschte Priens einmalige Tat diese so tief demütigende Erinnerung aus und setzte an ihre Stelle

einen großen, heiligen Stolz und eine unbändige Zuversicht. Ein junger deutscher Offizier, „irgendein Kapitänleutnant", bewies damit seinem Volke und der ganzen Welt, daß die kleine deutsche Kriegsmarine in ihrer zahlenmäßig hoffnungslosen Unterlegenheit in keiner Weise die Entschuldigung für eine defensive Haltung suchte, sondern im Gegenteil vom ersten Tage an den aufgezwungenen Existenzkampf besonders mit ihrer jüngsten Waffe, den Unterseebooten, als Angriffskrieg führte und dabei nicht davor zurückschreckte, die junge Reichskriegsflagge mitten in die Höhle des britischen Löwen hineinzutragen und ihm gerade dort, wo er sich am unangreifbarsten glaubte, vernichtende Schläge beizubringen.

Von einem Abend auf den andern Morgen war der junge, namenlose Kapitänleutnant zum Weddigen des neuen Krieges geworden. Wer war das, dieser Mann? – Die bald in allen Zeitungen und Wochenschauen erscheinenden Bilder zeigten einen, wie es schien, unerhört jungen, gänzlich frischen, gänzlich unbeschwerten, fröhlichen, ja fast jungenhaften Seeoffizier, aber wer näher hinsah, erkannte am Bau des runden Schädels, an den kräftigen, energisch geschnittenen Zügen, an der straffen, gesammelten Haltung und dem wachen Auge, daß da mehr war, als ein Mann, den „nur eine Welle des Glücks emporgetragen" hatte.

Prien war nichts geschenkt worden! Wie unzählige seiner Jahrgangskameraden hatte er die ganze Härte des Existenzkampfes im demokratischen Deutschland auf das bitterste am eigenen Leibe erfahren. Immer wieder mußte er ganz von vorn beginnen, der arbeitslos gewordene Schiffsoffizier als einfacher Freiwilliger im Arbeitsdienst, der junge Arbeitsdienstführer wiederum als Matrose in der Kriegsmarine. Über den normalen Ausbildungsgang wurde er zum zweiten Male, was er schon einmal gewesen: Offizier, – diesmal Offizier der Kriegsmarine. Aber die Härte seines Werde-

gangs, die die Härte einer ganzen Generation geworden ist, hatte ihn nicht nur nicht verbraucht, sondern zu einer höchsten Elastizität und Lebendigkeit hinauftrainiert; sie hat auch nicht verhindern können, daß er der unsterbliche Typ des jungen, unbezwingbar lebensfrohen Leutnants wurde, des wachen, lebendigen, energischen, frischen jungen Mannes, der, endlich im freien Fahrwasser, mit unstillbarem Lebenshunger und unbezwinglicher Vitalität Dienst, Freizeit, kurz sein ganzes Dasein als ein fortlaufendes Fest empfand.

Zur Ubootswaffe kommandiert, kam ihm seine große seemännische Erfahrung vom ersten Tage an in hervorragender Weise zustatten, und mochte es auch auf einem Schulboot sein, auf dem er „nur" als Gast fuhr, immer stand er in kürzester Zeit im Mittelpunkt des Lebens, wußte um alles, kannte jeden Mann und jedes Niet an Bord und wurde – mochte die Nacht noch so kurz, der Tag noch so lang gewesen sein – nicht müde, bei Aus- und Einfahrt die ganze Brückenwache mit seiner außerordentlichen Erzählergabe in Atem zu halten und in endlose Heiterkeit zu versetzen.

In der harten Schule der Ausbildung der jungen Ubootswaffe im Frieden bewährte er sich aufs beste. Wie kaum ein anderer war er bei allen Angriffsübungen und Manövern mit Leib und Seele dabei. Ihm ging der Ubootsdienst über alles. Dem Befehlshaber ist sein Ausspruch noch in bester Erinnerung: „Eine prima Geleitzugübung weit draußen ist mir mehr wert als der beste Urlaub!" So dachte und so handelte er. Als Wachoffizier nahm Prien an den spanischen Ereignissen teil und vollendete seine Ausbildung zum Ubootsoffizier.

Dann kam das eigene Boot, die wachsende Verantwortung, der Krieg, der – Ruhm. Allen vieren war er gewachsen. Boot, Verantwortung und Krieg waren seine Pflicht; sorgfältigste Ausbildung erlaubte ihm, sie vorbildlich zu erfüllen, – sie kehrten aber auch das Außerordentliche seiner Begabung für sein Fach – die Ubootswaffe – hervor; der

Ruhm war eine zusätzliche, wahrscheinlich die schwerste, die menschliche Aufgabe. Er meisterte sie in einmaliger Weise. Wie wenige ertragen den Ruhm! Und wie ertrug ihn Prien! Da gab es keine Starallüren! Weiß Gott, er freute sich aus vollem Herzen der Liebe, die ihm tausendfältig von allen Seiten entgegengetragen wurde, er erlebte mit allen Fasern die Begegnungen mit seinem Führer, die ihm die höchsten Auszeichnungen eintrugen, er berichtete hingenommen und begeistert von ihnen wie von den Einladungen des Reichsmarschalls und den vielfältigen Geschenken und Ehrungen, die an ihn und seine Besatzung ergingen, aber er wurde nie – nicht einmal im Scherz – hochmütig durch sie.

Gerade und klar, Offizier vom Scheitel bis zur Sohle, faßte er den unerwarteten Ruhm nicht anders auf, denn als Verpflichtung zu immer weiterer Leistung.

Ganze Säcke voll Post, Zeichen der Liebe eines ganzen großen Volkes, erreichten ihn nach jeder Unternehmung, und so unerbittlich er die zahllosen Autogrammjägerschreiben dem Papierkorb überantwortete – „ich bin Offizier und nicht Filmstar" – so herzlich und eingehend beantwortete er manchen rührend unbeholfenen Brief eines Jungen oder Mädels, aus dem ihm in kindlicher Sprache, oft genug kaum lesbar geschrieben, die deutsche Liebe entgegenleuchtete.

Derselbe Prien war aber auch ein unerbittlicher Vorgesetzter; er konnte es sein, da er sich selbst nichts schenkte. –

Wie manches Mal auch haben wir gesessen und von den wenigen Dingen gesprochen, um die es einem echten Manne zu leben lohnt! Und wie war es, wenn wir nach langem Suchen endlich einen Geleitzug erwischten und zum Angriff kamen! Da stand oben auf dem schmalen Turm der Kommandant, er allein Herr über das komplizierte Kunstwerk, das solch ein Unterseeboot ist, er allein das Hirn, die Zentrale blitzschneller und doch genau durch- und vorbedachter Entschlüsse und Befehle.

Dann fielen die Schüsse, rauschten die Todessäulen der Treffer mittschiffs der getroffenen Dampfer auf, krachten die tödlichen Detonationen herüber, und Prien, – Prien hatte gerade die eine Sekunde Zeit, sich zu freuen wie ein Leutnant, – und schon kam wieder der eiskalte Befehl an Gefechtsrudergänger und Torpedowaffe, schon war er wieder das kühl rechnende Hirn, das die Chancen sah, den Gefahren auswich, die Ausgucks ermahnte, die Schußwerte im Kopf errechnete und das Boot unmerklich, so selbstverständlich in die beste Angriffsstellung brachte, daß man diese Kunst erst begriff, wenn der Schuß schon gefallen war und ein nächstes Opfer angesteuert wurde.

„Ein Boot ist ein Lebewesen", sagte er einmal nach einem Angriff, „wenn da nicht jeder zum Organ wird, wenn nicht jeder begreift, daß wir zusammenwirken müssen wie ein schönes, elegantes, elastisches Raubtier, dann ist es nichts. Ich kann nichts ohne den Leitenden und der nichts ohne den Dieselheizer und die wieder nichts ohne mich. Das ist gerade das Herrliche an unserer Waffe: Einer ist nichts; alle sind Alles."

Wir sind heimgekommen; der Ruhm hat Prien wieder ergriffen, und als er zurückkehrte zum Stützpunkt, um wieder auszulaufen zu seiner letzten Fahrt, da sagte er plötzlich ganz impulsiv: „Mensch, ich freue mich, daß der alte Bock (das Boot) wieder klar ist und daß es wieder anständige frische Seeluft um die Nase gibt."

Er ist ausgelaufen, Günther Prien, geleitet von den Hurras der zurückbleibenden Kameraden, wie manches Boot vor ihm und manches seither. Niemand, am wenigsten er selbst, wußte, daß es sein letztes Auslaufen sein würde. Voll Zuversicht gab er uns die Hand, ehe er ablegte. „Diesmal gibt's eine gute Reise", sagte er, „das hab' ich im Gefühl . . ."

Möge deine letzte Reise eine gute gewesen sein, Günther. Uns, die wir dich gekannt, geliebt und bewundert haben,

ist es bis heute noch nicht faßlich, daß es wirklich und wahrhaftig deine letzte gewesen sein soll. Aber der Krieg kennt keine Gnade, und in den Schmerz, dich im Leiblichen verloren zu haben, mischt sich neben der Trauer das tröstliche Wissen, daß es dir vergönnt war, früh zu vollenden, was wenigen gegeben ist: das ganze Leben eines großen, klaren Soldaten durch Werden, Ruhm und Tod.

Noch eines wissen wir aus einer unbestimmbaren Quelle, aber mit wunderbar aufrichtender Gewißheit: Du kehrst nicht zurück, aber nachdem du das Letzte gegeben hast, was dir zu geben blieb, bist du ganz und für alle Zeiten unverlierbar unser aller Vorbild geworden. Kein Boot wird fahren, auf dem nicht du unsichtbar auf der Brücke stehst; kein Schiff wird als versenkt gemeldet werden, bei dem nicht das ganze große deutsche Volk deinen Namen denkt; kein Glas wird erhoben werden, wenn Boote heimkehren, bei dem nicht still deines Namens gedacht würde. Du kehrst nicht wieder, aber indem du draußen bliebst und eingingst in die große, weite Ewigkeit, hast du uns allen den letzten, deinen größten Dienst erwiesen: daß du uns, uns alle, verpflichtest, so zu sein wie du.

Bildernachweis:

Seite 41 oben PK-Aufnahme Kriegsberichter Schiek
Scherl-Bilderdienst
„ 41 unten Scherl-Bilderdienst
„ 42 Presse-Hoffmann
„ 43 oben Scherl-Bilderdienst
„ 43 unten Presse-Hoffmann
„ 44 oben PK-Aufnahme Kriegsberichter Zuber
Presse-Bild-Zentrale
„ 149 PK-Aufnahme Kriegsberichter Tölle

Alle übrigen Wiedergaben nach Aufnahmen des Verfassers.

Weitere Werke von Wolfgang Frank

Hochseefischer
Erzählung

Donner im Juni
Roman

Tage der Heimkehr
Novellen

Dalmatinischer Frühling
Bericht einer romantischen Fahrt

Novembersturm
Seeroman

Waljäger
Auf Walfang im südlichen Eis

Gedichte
aus zehn Jahren

Einzelheiten auf der folgenden Seite

WOLFGANG FRANK

Hochseefischer Erzählung. 8. Auflage. 171 Seiten
Leinenband 3.60 RM

„Hierneben versinken die berühmten‚Islandfischer' von Loti in wesenlose Romantik. Dieser Tatsachenbericht aber wird zu einer erschütternden Dichtung vom verzweifelten Todeskampf der Hochseefischer, die an den frühvollendeten Gorch Fock mahnt." *Berliner Morgenzeitung*

Donner im Juni Roman. 193 Seiten
Leinenband 5.90 RM

„Wieder ist das junge, aufwachende Leben in diesem Buch mit heißer Lebenslust, mit Liebe und Traurigkeit, mit Einsamkeit, Angst und Tod. Jugendlichkeit, Männlichkeit und ernste Bemühung sind Merkmale im Schaffen Wolfgang Franks." *Der Angriff*

Tage der Heimkehr Novellen. 8. Auflage. 93 Seiten
Gebunden 2.– RM, kartoniert 1.50 RM

„Der Zauber dichterisch echt gestalteten Lebens im Gewande einer mit aller Sorgfalt geübten Kunst der Bildfindung und Wortführung."
Westermanns Monatshefte

Dalmatinischer Frühling Bericht einer romantischen Fahrt
27. Aufl. 242 S. Lw. 4.50 RM

Hei, welch ein Buch! „Strahlend wie die südliche Sonne, heiter wie die lockende Ferne, ein Rausch von Wein und Lied, von Lachen und Äugeln, ein freies, kraftstrotzendes, unbändiges Jungsein, dessen Glück glücklich macht." *Westermanns Monatshefte*

Novembersturm Seeroman. 29. Auflage. 288 Seiten
Leinenband 5.– RM

„Die Schilderung der Nordsee, des verzweifelten, vergeblichen Kampfes eines mit allen Menschenhoffnungen befrachteten Schiffes gegen ihre mörderischen Stürme, von Untergang und Sterben der Männer ist einmalig und ist von Atem und Weite echter Dichtung umweht."
Deutsche Allgemeine Zeitung

Waljäger Auf Walfang im südlichen Eis. 10. Auflage
180 Seiten mit 90 Bildern. Leinenband 6.50 RM

„Franks Aufnahmen sind so anschaulich und so künstlerisch wie seine Art, Menschen und Situationen zu beschreiben. Das Buch hat nur den einen Fehler, daß es in einem Atemzug gelesen wird, wozu es eigentlich viel zu wertvoll ist." *Hamburger Fremdenblatt*

HANS KÖHLER VERLAG IN HAMBURG